HISTOIRE DE L'AVIATION

AÉRO JOURNAL

N°13
BIMESTRIEL
JUIN - JUILLET 00

8 MAI 1945

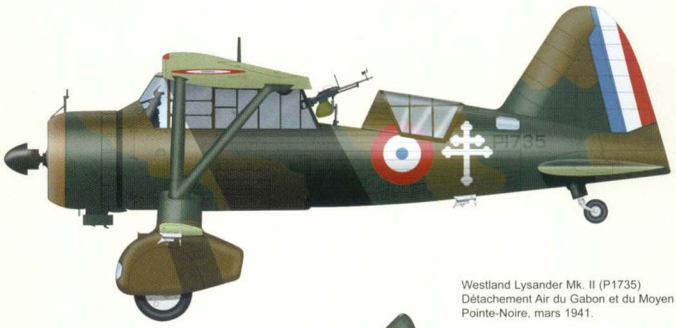
Les Lysander de la France libre

LE P-400 AU COMBAT

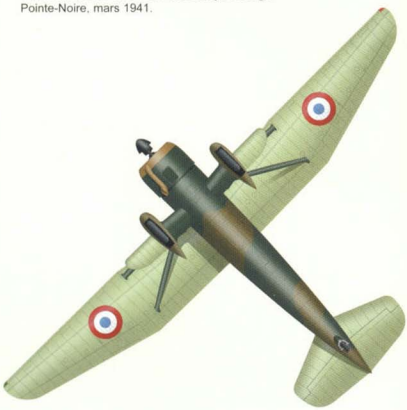
UN AS BULGARE

M 4873 - 13 - 39,00 F - RD
FRF 39,00 BEF 250,00

Blason du *Bretagne*



Westland Lysander Mk. II (P1735)
Détachement Air du Gabon et du Moyen Congo
Pointe-Noire, mars 1941.



Blason de l'*Artois*

© P-A. Tilley - 04.00

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Les critiques acerbes ne font plaisir à personne, pas même aux Croates

« *Tout artiste est présumé coupable* », a dit un jour le critique d'art américain Norman Banks.
La littérature aéronautique n'échappe pas à ce précepte. Tout historien qui vient d'être publié se retrouve dans la situation d'un Lancaster pris dans les projecteurs de la Ruhr. La *flak* des critiques qui va ouvrir le feu peut l'épargner ou simplement l'égratigner, mais elle peut aussi le descendre en flammes.
Quand on sait ce que représente la préparation et la rédaction d'un livre en termes d'investissement personnel pour des auteurs qui, pour la plupart, vivent cette occupation comme une passion et non comme un métier, on peut s'indigner que certaines recensions soient aussi dévastatrices.
Il existe trois sortes de critiques : celles qui sont honnêtes, celles qui ressemblent à une entreprise de démolition pour des raisons qui échappent au lecteur et dont la jalousie constitue souvent le seul moteur, et celles qui cirent les pompes pour des raisons commerciales. Malheureusement, il est parfois difficile au lecteur de discerner les véritables motivations qui animent le critique.
« *La critique est aisée et l'art est difficile* » dit le proverbe. Il ne faut pourtant pas que les « artistes » trouvent dans ce dicton une justification pour faire n'importe quoi. Tout ce qui est publié n'est pas forcément irréprochable et il appartient aux critiques de le dire – ouvertement. Ils ont, en effet, une responsabilité vis-à-vis de leurs lecteurs que des motifs divers et variés ont tendance à leur faire oublier.
Nous ne sommes pas toujours tendres avec les auteurs qui ont (encore) le courage de nous adresser leurs œuvres. Mais, au moins, quand nous écrivons que nous avons bien aimé, le lecteur saura que c'est parce que nous avons vraiment bien aimé et pas pour autre chose.

CJE

Nous faisons notre possible pour que Aéro-Journal vous parvienne avant sa sortie en kiosque, mais d'autres en décident souvent autrement. Nos récents envois ont en effet été retardés par les mouvements sociaux qui ont affecté différents centres de tri de La Poste. Nous prions nos abonnés de bien vouloir ne pas nous tenir rigueur de cette situation, dont nous ne sommes en aucun cas responsables.

AÉRO-JOURNAL N° 13 – Juin - juillet 2000

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : 3e trimestre 2000
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Reponsable de la publication pour la Belgique : J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry 32500 Fleurance
(Tél.: 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aerojournal@infonie.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 39,oo (France) ou Euro 6,20.

Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 Croix de Lorraine sur le Tchad
Après l'odyssée des Glenn Martin français libres, voici celle des Lysander, dont l'histoire a été peu contée.

17 Kitzingen, 8 mai 1945
Le jour de la capitulation, Hans-Ulrich Rudel se rend aux Américains sur l'aérodrome de Kitzingen en compagnie de ses derniers pilotes de la SG 2.

24 Le P-400 en opérations
Ce « vilain petit canard » dont personne ne veut, finira par faire les beaux jours de l'armée Rouge. Quelques exemplaires termineront leur carrière, par hasard, sous les couleurs portugaises.

38 Rendez-vous dans 38 ans
Stefan Marinopolski, ancien pilote de chasse bulgare émigré aux États-Unis, recherche les membres de l'équipage d'un B-17 qu'il a conduits en captivité en 1944.

43 Le N° 253 *Squadron*
Cet escadron a eu un parcours atypique, passant de la protection côtière à la chasse de nuit, puis diurne, sous diverses latitudes. Il sera dissous trois fois, la dernière semblant la bonne.

51 Mécano aux Cigognes
Un mécanicien du GC I/2 livre ses souvenirs et réflexions teintés du bon sens d'un homme qui, en bas de l'échelle hiérarchique, éprouve bien du mal à comprendre comment ceux d'en haut fonctionnent. Et les faits ne lui donnent pas toujours tort...

57 Un combat qui n'a jamais eu lieu
En pleine guerre de Corée, des F9F abattent deux MiG-15. Ce grave incident aurait pu dégénérer. Fort heureusement, Américains comme Soviétiques décident qu'il ne s'est rien passé !

61 La chasse française (13) : le GC 3/3 *Ardennes*
À l'exception du numéro, il n'existe aucune relation entre le GC 3/3 de 1940 et le groupe *Ardennes*, dernière unité de chasse française libre à avoir été mise sur pied.

En couverture : des équipages du Détachement permanent des Forces aériennes du Tchad, à Fort Lamy, en février 1941. À l'extrême gauche, Lionel de Marmier. On notera la diversité des tenues... bien française.

Croix de Lorraine sur le Tchad

Les Lysander de la France libre

Christian-Jacques Ehrengardt

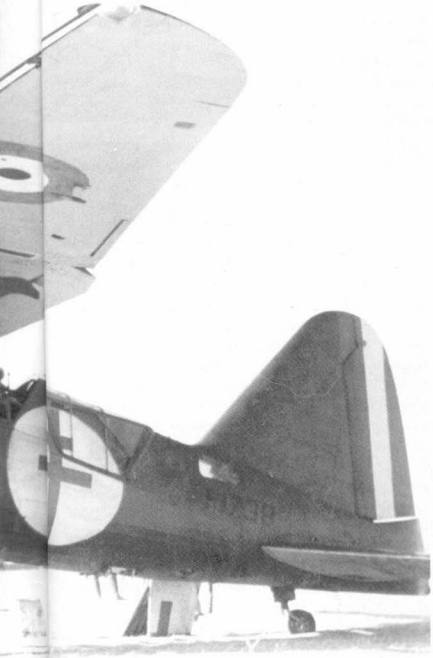
L'histoire des Lysander français comporte de nombreuses zones d'ombre et la filiation des unités auxquelles ils ont été versés constitue un écheveau parfois difficile à démêler. On ignore le nombre exact d'avions pris en compte par les Forces aériennes françaises libres, bien que les documents existants permettent de le situer aux environs de la trentaine. Cet article étant, à notre connaissance, le premier sur ce sujet, il faut le considérer non comme un historique définitif, mais comme une tentative de clarifier la situation.

DÉPART POUR L'AOF

Tout commence le 1er août 1940 à Odiham (Grande-Bretagne), avec la création du Groupe mixte de combat n° 1 (GMC 1) des Forces aériennes françaises libres (FAFL). Surnommé *Jam*, il est placé sous les ordres du lieutenant-colonel Lionel de Marmier et affecté à l'expédition « Menace » qui vise à rallier l'AOF à la France libre. Ce groupe se compose de quatre escadrilles, les deux premières équipées de 2 Dewoitine 520 (lieutenant Feuillerat) et de 8 Blenheim (capitaine Lager). Les deux autres reçoivent chacune six Lysander Mk. II et sont commandées l'une (escadrille n° 3) par le capitaine Soufflet et l'autre (escadrille n° 4) par le capitaine Gaillet.

Tout ce petit monde s'embarque le 31 août à Liverpool à bord du HMS *Pennland*. L'opération sur Dakar, appuyée par la marine britannique, se déroule le 23 septembre. Cependant, mal préparée et mal organisée, elle se solde par un échec. Les commandants des deux escadrilles de Lysander sont capturés par les Vichystes. Ils sont remplacés respectivement par le lieutenant Ezanno et le lieutenant Labas. Les bâtiments transportant le GMC 1 mettent alors le cap sur Freetown, puis Douala (Cameroun) où, le 8 octobre, les premiers avions en caisses commencent à être remontés. En Afrique Équatoriale Française (AEF), le Cameroun et le Tchad, sous l'impulsion énergique de son gouverneur Félix Éboué, ont basculé le 28 août dans le camp gaulliste. L'aviation, commandée par le commandant Carretier, comprend trois détachements formés en septembre 1939 à Fort-Lamy (3 Potez 25 et 1 Potez 29), Douala (3 Potez 25 et 1 Potez 540) et Pointe Noire (2 Potez 25 et 1 Bloch 120). Elle se rallie aux FAFL, offrant un renfort bienvenu en pilotes confirmés dans la navigation en zone désertique (en

Quatre Lysander du contingent de *Jam*, probablement peu après leur arrivée au Cameroun. Au premier plan, le P1738 dont on perd rapidement la trace. (Archives Aéro-Journal)



particulier, les lieutenants Goussault, Biarnais et Noël, et sous-lieutenant Guigonis).

MINI CAMPAGNE AU GABON

Cependant, le Gabon est la seule colonie française d'AEF à être restée fidèle à Vichy. Le 17 octobre, les Français libres se lancent dans une campagne pour s'en emparer. Les forces aériennes sont réparties en deux détachements : un à Fort-Lamy (lieutenant puis capitaine Noël) avec un Blenheim (n° 8, V6293), deux Potez 29 (n° 29 et 74) et quatre Lysander et un à Douala (capitaine Biarnais) avec quatre Lysander (dont les N1203, P1736 et P9102), quatre Potez 25 (n° 1563, 1564, 2140 et 2279), un Potez 29 et un Potez 540 (n° 170).

Les Potez 25 sont les premiers à entrer en action pour un lancer de tracts sur Lambaréné, le 25 octobre. Le 28 octobre, l'équipage composé du lieutenant de Thuisy et sous-lieutenant de Pange prend part à la première mission sur Lysander. Pour aller prendre des photos des défenses de Libreville à l'aide d'une caméra portable (puisque le Lysander n'est pas équipé pour la reco-photo), l'appareil fait escale à Kribi, à 150 km au sud de Douala.

« *Dans notre Lysander, aussitôt après la Guinée Espagnole, nous abordons le Gabon français, territoire vichyste, donc ennemi, et en traversant un immense estuaire, je remarque une grosse masse noire qui pourrait être le kiosque d'un sous-marin. Je tire dessus quelques rafales de mitrailleuse, mais il n'y a pas de réaction. Thuisy est surpris et, pensant à une attaque aérienne, il se retourne. Je lui fais signe que je tire dans l'eau.* [...]

« *Enfin nous arrivons à Libreville, puis dans la rade sur l'aviso* Bougainville. *Aussitôt que nous approchons, je vois des points blancs qui courent en tous sens sur le pont de l'aviso et il ouvre le feu avec toute son artillerie. Les artilleurs du* Bougainville *tirent à la bonne altitude mais trop derrière nous, comme tous les artilleurs de cette époque. Leurs obus font des paquets de fumée noire. Nous faisons un second passage, pour être certains d'avoir de bonnes photo, mais le tir du* Bougainville *devient de plus en plus précis et nous dégageons en piqué* [1] ».

Pour raccourcir les distances, un détachement de Lysander est envoyé à Kribi le 1er novembre. Le 4 novembre vers 09h30, quatre Lysander bombardent l'aviso colonial *Bougainville* mouillant devant Libreville, attaque renouvelée le lendemain par un seul Lysander.

Le 6 novembre, deux combats opposent des Martin 167F de Vichy à des Lysander des FAFL. Dans la matinée, un Lysander est attaqué par le lieutenant Selva à la verticale du cap Estérias. Visiblement atteint par le tir du pilote maniant son bimoteur comme un avion de chasse, le Lysander s'éloigne en perdant de l'altitude. Victime d'ennuis de moteur, le Glenn ne peut pas poursuivre sa proie et le Lysander se pose en Guinée Espagnole avant de regagner Kribi le lendemain. Dans l'après-midi, deux Lysander sont pris en chasse par le Martin 167F du sergent-chef Sainte Colombe et l'un des mitrailleurs gaullistes est blessé dans le combat.

Le 8 novembre [2], un appareil de la 3ème escadrille est touché par la DCA de Libreville. Atteint quelques instants plus tard par des fragments de ses propres bombes, le Lysander s'abat à la sortie de la ville. L'équipage (sous-lieutenant Finance et sergent Gaubert) est fait prisonnier, mais il sera relâché quelques jours plus tard. Un second appareil est perdu le 11 novembre à la suite d'un accident au décollage; les sergents Girard et Lacombe sont tués. Entre-temps, les combats ont cessé le 10 novembre et les troupes gaullistes pénètrent dans Libreville dans la matinée. Les Lysander quittent Kribi pour s'installer sur le terrain de Libreville, où, comme on l'a vu dans un numéro précédent d'Aéro-Journal, ils retrouveront les Glenn Martin contre lesquels ils se sont frottés.

Pour l'anecdote, les lieutenants Ezanno et Sandré arrivent à Port-Gentil à bord de leur Lysander et, à eux deux et sans un seul coup de feu, obtiennent le ralliement de la ville à la France libre.

De cette campagne, les Français libres ne retirent qu'une certaine amertume d'avoir été contraints de tirer sur leurs compatriotes. Ils demanderont à ce que ces missions ne soient pas comptées comme « missions de guerre », parce que, dans leur esprit, il s'agit davantage d'une guerre civile. Ce sera, heureusement, la seule campagne où des aviateurs français des deux bords se sont affrontés.

[1] *Nous en avons tant vu* - J. de Pange - Éd. Serpenoise, Metz 1990.
[2] Le 9 novembre, selon les archives de Vichy.

L'un des douze Lysander Mk. II d'origine, photographié à Douala devant un Bloch. La croix de Lorraine est peinte à même le camouflage sur le fuselage et les ailes. (Collection J. Mutin)

OBJECTIF KOUFRA

Le 20 novembre, le GMC 1 est dissous et ses escadrilles éclatent en unités autonomes. La 3ème escadrille, toujours sous les ordres du lieutenant Ezanno, mais réduite à quatre Lysander, devient le Détachement permanent du Gabon et du Moyen-Congo à Pointe Noire; deux appareils sont maintenus régulièrement à Douala.

La 4ème escadrille devient le Détachement permanent des Territoires du Tchad à Fort-Lamy. Les Lysander sont alors principalement utilisés pour les liaisons, mais aussi pour une tâche essentielle en ce qui concerne les ressources de la France libre, l'acheminement de l'or entre la zone d'extraction d'Éténé (Gabon) et le port de Libreville.

Suivant la dissolution de *Jam*, les éléments du GMC 1 et de la 1ère escadrille française de bombardement (alias *Topic*) du commandant Astier de Villatte fusionnent pour donner naissance, le 24 décembre, au Groupe réservé de bombardement n° 1.

Telle est la situation début 1941, alors que le colonel Leclerc souhaite en découdre au plus vite avec les forces de l'Axe. Suite aux directives du général De Gaulle, il nourrit l'ambitieux projet de fondre sur les arrières des Italiens en Libye. Cependant, ses maigres moyens l'obligent à limiter son objectif à un raid sur Koufra, oasis perdue au milieu du désert, dont l'aérodrome sert d'escale aux avions italiens qui ravitaillent l'Abyssinie.

Leclerc, très impressionné par les compagnies sahariennes italiennes, souhaite calquer l'organisation de sa petite troupe sur leur modèle. Les *Sahariana* intègrent notamment un certain nombre d'avions pour la reconnaissance et les liaisons (Caproni Ca. 309 Ghibli) et pour la défense (Fiat CR. 42). Toutefois, Leclerc a des idées bien précises sur l'emploi de l'aviation qui ne sont pas toujours compatibles avec les moyens et les conditions que les aviateurs trouvent au Tchad. Très rapidement, leurs relations se détériorent. Le bouillant colonel, qui a horreur qu'on lui résiste – ceci valant autant pour les hommes que pour la mécanique et la météo, ne prête aucune attention aux récriminations des aviateurs. Quand le capitaine Lager, qui commande la 1ère escadrille du GRB 1, tente de lui expliquer que non seulement son unité n'a pas les moyens de bombarder Koufra, mais que simplement trouver l'oasis relèverait du miracle, Leclerc le fustige d'un cinglant : « *Si l'aviation ne peut pas faire son travail, je m'en passerais !* ». Les deux protagonistes ont des excuses. Leclerc, alors jeune capitaine, attend toujours l'appui aérien qui lui avait été promis un jour de mai 1940. Quant aux aviateurs, ils ne disposent d'aucune carte fiable, leurs réserves en carburant, munitions et bombes sont insuffisantes, peu d'entre eux possèdent l'expérience suffisante pour naviguer en zone désertique sans radio, sans balise et pratiquement sans repère, sur des distances de 700 km dans des conditions météorologiques extrêmes.

Région sans eau et sans végétation, de Fort-Lamy à Koufra c'est le désert absolu.

Pour les aviateurs, Koufra c'est l'inconnu. Jean de Pange résume la situation :

« *L'isolement de Koufra est extraordinaire; c'est une situation qui n'a pas sa pareille dans tout le Sahara. Koufra est à peu près exactement au cœur mathématique du désert libyque. Ainsi, le « ça » de De Gaulle devant Leclerc à Douala était un des objectifs les plus isolés et inconnus du monde; il le fallait compte tenu de la faiblesse de nos moyens. [...] ...le reste des cartes est du papier jaunâtre avec de grandes inscriptions : région sans eau et sans végétation. De Fort-Lamy à Koufra, c'est le désert absolu* » [3].

Le 30 janvier 1941, les deux Potez 29 sanitaires (n° 55 et 118) du détachement du Tchad avec leur pilote, les lieutenants de Thuisy et Labas, sont mis à la disposition du GRB 1 pour les évacuations sanitaires. Ils sont rejoints par deux Lysander (N1208 et R2039) et leur équipage (lieutenant Mahé et sergent-chef Weil) pour les missions de recherche et les liaisons. Si ces quatre appareils ne possèdent pas l'autonomie nécessaire pour être engagés au-dessus de Koufra, ils se distinguent par leur aptitude exceptionnelle à se poser sur n'importe quel terrain.

Après avoir donné l'ordre aux Blenheim de bombarder Koufra, Leclerc demande une reconnaissance du puits de Sarra, une vague oasis quelque part entre Ounianga et Koufra.

Le 3 février, Thuisy décolle avec un Lysander et Labas avec un Potez 29, ce dernier emportant, entre autres choses utiles, quelques bidons de carburant. Ne parvenant pas à se retrouver dans ce décor où rien ne ressemble plus à un mamelon qu'un autre mamelon, les deux appareils rentrent sans avoir repéré le puits. Le lendemain, Thuisy et Lebas repartent et trouvent la colonne de Leclerc, qui les a précédés à Sarra, en suivant ses traces dans le sable.

Thuisy semble plutôt content de son exploit, comme le narre François Broche [4] :

« *On a volé pendant cinq heures cinquante. Or, les Anglais affirment que le Lysander possède une*

[3] J. de Pange, *op.cit.*

[4] *Les bombardiers de la France Libre*, F. Broche, Presses de la Cité, 1979.

autonomie maximum de quatre heures trente. Comment expliques-tu ça ? [...] *En tout cas, Leclerc sera sûrement content de nous. Il va peut-être nous pincer le bout de l'oreille ?*

– *Tu déconnes*, rétorque Labas, *son genre ce serait plutôt de nous casser sa canne sur le dos...* »

Labas n'est pas loin de la vérité et, en effet, ils sont accueillis plutôt sèchement par Leclerc, que le comblement du puits par les Italiens a rendu furieux : « *Les aviateurs sont tous des cons !* », lâche-t-il aux deux pilotes médusés. L'un comme l'autre, écœurés, demanderont leur transfert au Moyen-Orient.

Effectuée le 4 février, la seconde mission de bombardement de Koufra par les Blenheim se transforme en cauchemar. Sur quatre appareils, un seul rentre – et encore l'est-ce prématurément, à la suite d'un ennui de moteur. L'un des trois autres posés dans le désert (équipage du sous-lieutenant Claron) ne sera retrouvé qu'en 1959.

Aussitôt, Astier de Villatte et Thuisy partent en Lysander à la recherche de l'appareil du lieutenant de Saint-Péreuse, aperçu en train de se poser train rentré. Cependant, à la suite d'une erreur de navigation [5], le Lysander survole le puits de Sarra. Le retour, à la nuit tombée, est difficile, l'avion évitant de justesse la falaise près du poste de Tekro, où il se pose. Le lendemain, Thuisy retrouve le Blenheim de Saint-Péreuse et signale sa position à son retour à Tekro.

Les cinq derniers Blenheim, à bout de souffle, les moteurs usés par le sable, doivent être repliés sur Fort-Lamy. Deux Lysander de Douala sont pressentis pour appuyer la colonne de Leclerc, mais faute d'huile, ils sont immobilisés à Ounianga.

Le 27 février, alors que l'aérodrome de Koufra tombe aux mains des Français, le capitaine Noël venu de Fort-Lamy en Lysander pour relever le lieutenant Labas s'égare dans le désert. Le sergent-chef Weil, envoyé à bord de son Potez 29 pour le retrouver, doit se poser en pleine nature en raison d'une panne de moteur. Il ne reste donc que les deux Lysander pilotés par les sous-lieutenants Mahé et de Suares et le Potez 29 de Thuisy pour se poser sur l'aérodrome de Koufra. Les deux appareils perdus sont retrouvés dans la soirée et les équipages rejoindront Koufra en camion.

La garnison de Koufra capitule le 1er mars. La première campagne victorieuse de Leclerc s'achève sans l'aviation, ou presque – une constatation qui ne l'aidera en rien à changer d'avis sur les aviateurs. Force est de reconnaître que le bilan des Blenheim est particulièrement négatif. Seuls les Lysander et les Potez 29 ont réussi à tirer leur épingle du jeu, en grande partie en raison de la robustesse de leur moteur mieux équipé pour éviter les ingestions de sable.

Le P9102 ne semble pas avoir fait partie du contingent d'origine, mais d'après ce que l'on peut savoir, il aurait été remonté à Bangui et aurait revolé le 26 novembre 1940. Il est photographié ici le 12 février 1941 au moment où l'équipage Thuisy et Pange s'apprête à partir à la recherche du Bristol Bombay du N° 271 *Squadron* posé dans le désert à la suite de sa malheureuse tentative de bombarder Koufra. (Photo J. de Pange)

« *Les aviateurs sont tous des cons !* » lance le colonel Leclerc aux deux pilotes médusés.

La première campagne du Fezzan est cependant porteuse d'enseignements pour les aviateurs. Les mécaniciens, pour la plupart inexpérimentés, ont sous-estimé le danger que représente le sable. En outre, en raison des longs délais d'acheminement, les campagnes doivent être planifiées longtemps à l'avance, de manière à ce que l'équipement et le ravitaillement parviennent aux terrains avancés avant les avions. Un chiffre illustre à merveille les difficultés rencontrées : pour acheminer 10 tonnes d'essence d'aviation sur les 2 860 km qui séparent Fort Archambault d'Ounianga-Kébir, il faut un mois, 42 camions et 36 300 litres d'essence auto !

PRÉPARATIFS POUR LE SECOND ROUND

Tandis que le GRB 1 se dissout dans la nature et que ses éléments sont expédiés au Soudan anglo-égyptien pour prendre part à la campagne d'Abyssinie, les trois Lysander, les deux Potez 29 et le Bloch 120 du détachement du Tchad se partagent entre Koufra et Fort-Lamy. Labas, parti à sa demande au Moyen-Orient, est relevé par le capitaine Noël. Le 13 mars, les deux Lysander quittent Koufra pour Faya. Le lieutenant de Thuisy et le sergent-chef Weil y accueillent les équipages pour les former à la navigation, la reconnaissance et au tir sur les Lysander N1208 et R2039. L'un de ces deux appareils est détruit le 4 juin 1941 à la suite d'une baisse de régime du moteur au décollage.

Pour mettre en pratique cet enseignement, une entreprise audacieuse est décidée fin mars. Il s'agit d'attaquer l'avant-poste italien de Jalo, à 600 km au nord de Koufra. Comme les Lysander ne peuvent pas effectuer l'aller et le retour, des bidons d'essence sont déposés par camion sur un « terrain » intermédiaire, en plein no man's land. Le 13 avril, deux Lysander décollent mais l'un d'eux capote sur le « terrain » de Tazirbu et l'expédition est annulée. Le 5 juillet, le

[5] La dérive à bord d'un avion aussi lent devient un élément très important dans la navigation, malheureusement à bord du Lysander, elle est très difficile à calculer.

Contrairement à ce qui été souvent écrit, ce Lysander Mk. II portant le numéro de série R2036 n'a pas été accidenté par le lieutenant Ezanno, mais par l'équipage lieutenant Court - sergent Michel, au cours d'une évacuation sanitaire à Myanga le 30 août 1941.
Le 2 octobre, la cellule est chargée sur un radeau qui descend le fleuve Nyanga. L'appareil réparé revolera le 13 février 1942.
(Collection J. Mutin)

contingent français est relevé par une escadrille rhodésienne, équipée de quatre Lysander et quatre Gladiator.

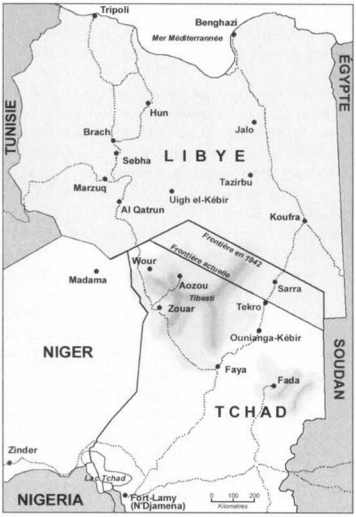
En raison de son éloignement de l'état-major des FAFL, le détachement négocie directement avec les autorités britanniques pour obtenir des pièces de rechange et même de nouveaux avions. Alors que se profile la perspective d'une nouvelle offensive de Leclerc dans le Fezzan, la remise sur pied de l'aviation du Tchad constitue une préoccupation majeure. C'est ainsi qu'arrivent trois Maryland [6], mais aussi de nouveaux Lysander, car le contingent d'origine de douze machines a fondu comme neige au soleil [7]. Ceux-ci arrivent au parc de Bangui où ils sont remontés et essayés en vol.

L'un des premiers arrivés, le R2043 effectue son premier vol le 17 mars 1941, mais il est victime d'un accident le 30 avril, entraînant son équipage (sous-lieutenant Weber et sergent Lemaître) dans la mort.

En mars 1941, le détachement Air du Gabon et du Moyen-Congo à Pointe Noire aligne quatre Lysander (P1735, R2036, R2025 et R2045), qui comptent parmi les derniers survivants de *Jam*, le Bloch 120 n° 7 et le Caudron 510 n° 7328. Ce détachement, commandé par le lieutenant Finance, voit l'arrivée d'un renfort insolite sous la forme d'un Loire 130, en piteux état, et de son équipage, le second-maître Poplimont et les quartiers-maîtres Cornec et Millon, qui débarquent du *New Northland* [8]. Ces marins s'engagent dans les FAFL et sont incorporés au DAGMC.

Le 24 juillet, à bord du P1735 le lieutenant Finance effectue une reconnaissance au-dessus de la frontière avec le Cabinda, petite enclave angolaise en territoire congolais. Le 30 août, lors d'une évacuation sanitaire à Myanga, le R2036 capote et passe sur le dos. Le lieutenant Court et le sergent Michel sont sains et saufs. La cellule est chargée sur un radeau le 2 octobre et l'avion sera réparé.

À Faya, le lieutenant de Thuisy est relevé en novembre par le sous-lieutenant Grillet. Quatre Lysander et les trois Maryland s'y trouvent alors. De nombreux exercices sont effectués en liaison avec les compagnies motorisées à partir du terrain de Zouar où un détachement permanent s'installe sous les ordres du sous-lieutenant Rolin, radio et spécialiste météo.

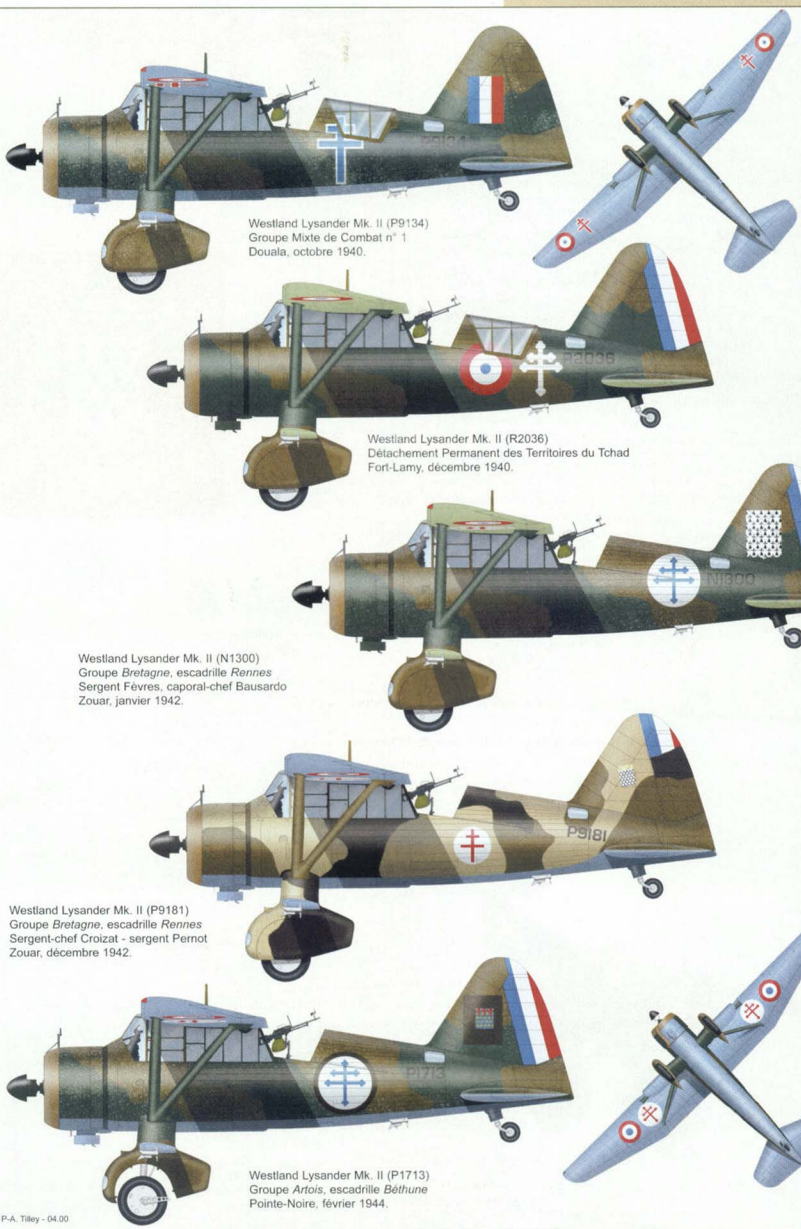


FORMATION DU *BRETAGNE*

Tous ces préparatifs, annonciateurs d'une nouvelle campagne, sont le prélude à la formation d'un groupe aérien supplémentaire.

Il est officiellement mis sur pied le 1er janvier 1942 et prend le nom de Groupe *Bretagne*. La 1ère escadrille, baptisée *Nantes*, prend en charge les trois Glenn Martin et le Potez 540 n° 242 sous les ordres du lieutenant Mahé. La 2ème escadrille, *Rennes*, commandée par le lieutenant Finance reçoit six Lysander :

[6] Voir Aéro-Journal n° 9.
[7] En avril 1942, il est signalé qu'il n'en reste plus que deux en état de vol sur les douze, les P1735 et R2036.
[8] L'équipage s'est évadé de Fort-de-France le 7 février 1942 à bord du Loire 130 n° 13. L'hydravion est à réviser et son moteur à dégrouper. Selon certains documents, il n'aurait jamais revolé, selon d'autres, il aurait effectué un vol d'essai le 2 mars 1943.



Westland Lysander Mk. II (P9134)
Groupe Mixte de Combat n° 1
Douala, octobre 1940.

Westland Lysander Mk. II (R2036)
Détachement Permanent des Territoires du Tchad
Fort-Lamy, décembre 1940.

Westland Lysander Mk. II (N1300)
Groupe *Bretagne*, escadrille *Rennes*
Sergent Fèvres, caporal-chef Bausardo
Zouar, janvier 1942.

Westland Lysander Mk. II (P9181)
Groupe *Bretagne*, escadrille *Rennes*
Sergent-chef Croizat - sergent Pernot
Zouar, décembre 1942.

Westland Lysander Mk. II (P1713)
Groupe *Artois*, escadrille *Béthune*
Pointe-Noire, février 1944.

© P-A. Tilley - 04.00

Lysander

FORCES AERIENNES FRANCAISES LIB
GROUPE BRETAGNE

Uigh el Kébir,le 3 Mars 1942

LYSANDER P-9184
Pilote: S/Lieutenant GRILLET
Mitrailleur: Sergent LOMBARDI

ORDRE DE MISSION : Reçu à 10,25 gmt.pour exécution d'une mission Lysander au cours de la matinée sur l'itinéraire : UIGH EL KEBIR - EL GATRUN - BIR EL MESTUTANE - EL BEDANE - ESTEME. Reconnaissance et attaque de tout élément ennemi rencontré.L'Avion se posera au retour à El Gatrun.

DUREE DE LA MISSION:
Départ de Uigh el Kébir à 13.50 H. atterrissage à El Gatrun à 16.45 H.Départ d'El Gatrun à 17.30 et atterrissage à Uigh el Kébir à 18.10 H.

QUANTITE DE BOMBES EMPORTEES: 10 Bombes de 40 lbs.et 5 Bombes de 20 lbs.

EXECUTION DE LA MISSION: La mission ne peut être effectuée au cours de la matinée, la visibilité n'exédant pas 500 mètres

RESULTATS DE LA MISSION: Aucun élément ennemi sur l'itinéraire prescrit.

INCIDENTS: 6 Bombes de 40 lbs. et 5 bombes de 20 lbs. larguées à très basse altitude dans la cour du Fort de MURZUCH.

RENSEIGNEMENTS RAPPORTES: Le Hangar d'aviation de Murzuch était brulé et les décombres enlevés, semblait-il, de vieille date.Neuf trous de bombes furent remarqués sur la piste d' envol. Des canons de faible calibre montés aux quatre coins du Fort ont ouvert le feu sur nous. Dans la cour du Fort,le mitrailleur a vu 4 camions SPA ainsi que la fumée des bombes s' élevant au-dessus de la cour.La piste de Murzuch à Traghen survolée à très basse altitude jusqu'à proximité de Traghen ainsi que toute la partie de la palmeraie se trouvant au Sud de cette piste n'a paru cacher aucun véhicule ni aucun avion. Aucun élément ennemi ne fut rencontré au retour et nos quatre dernières bombes furent larguées avant l'atterrissage à El Gatrun.

Le Compte-Rendu verbal de cette mission fut fait au Général LECLREC à Gatrun.

Le Sous-Lieutenant P. GRILLET
Chef de Bord

Pierre Grillet

S/L

GROUPE BRETAGNE

CONCLUSIONS

en ce qui concerne les Lysander

A/ TACTIQUES - Les Lysanders ont été toujours employés dans des missions assez rapprochées et qui répondaient aux conditions dans lesquelles ils doivent travailler.
Mais leur vitesse ascentionnelle et leur maniabilité ne leur permettent pas de soutenir le combat avec un avion de chasse, même italien et du type Fiat, et lors de la mission du 7, il est heureux 1°) qu'il y ait eu 2 Lysanders, car la chasse ennemie a commis l' erreur de se séparer à un par avion.
2°) que les chasseurs voyant nos mitrailleuses arrières enrayées se soient approchés pour voir trop près de sorte que plusieurs rafales encadraient l'avion, au lieu de converger sur lui.
Il serait intéressant, pour des opérations prochaines, que l'escadrille soit dotée d'appareils plus rapides, tels que, par exemple le Lysander III, à moteur Herculeus de 1.200 CV.

EXECUTION DES BOMBARDEMENTS - L'expérience de Libreville se confirme. Il faut éviter les bombardements à trop faible altitude, surtout dans le sable,car les bombes n'éclatent pas.
Le bombardement en trainée à l'aide du Mickey doit donner de bons résultats.

B/ TECHNIQUES - Les équipages engagés ont pu chaque fois remplir leur mission. Les résultats auraient été plus grands,:si le matériel 1°- n'avait pas fait défaut: pneus, chambre à air, Messiers, rechanges divers. Il importe qu'en vue d'opérations prochaines une suite rapide soit donnée aux demandes de matériel.
2°- avait été placé dans des conditions moins difficiles (mitrailleuses enrayées par le sable),malgré des soins constants)

si le personnel avait été un peu moins surmené.
En effet le personnel au sol était insuffisant et les mêmes devaient
- faire les pleins d'essence et d'huile
- nettoyer l'armement
- faire les chargements de bombes et cartouches
- effectuer les missions.
Aussi restait-il peu ou pas de temps pour les repas, pris souvent froids. D'où faiblesse et fatigue du personnel et peut-être explication de l'accident du S/Lieutenant Grillet.

Largeau, le 10 Mars 1942
Le Lieutenant M. FINANCE
Chef de l'Escadrille des Lysanders

– N1300 : Sgt Fèvre, C/C Bausardo
– P9102, en volant
– P9134 : S/C Poplimont, Sgt Le Bourblanc
– P9181 : S/C Weil, Sgt Drouet
– P9184 : S/Lt Grillet, Sgt Lombardi
– P9197 : Lt Finance, Sgt Leroy.

Cette escadrille dispose aussi de trois Potez 29 :
– n° 55 : Sgt Crozat, C/C Kérandel
– n° 77 : Adj Aurraie, S/C Mazuel
– n°118 : S/C Lemaître, ?

Alors que tous les éléments sont réunis pour que Leclerc puisse lancer une nouvelle campagne dans le sud de la Libye, la situation a beaucoup évolué en Cyrénaïque. L'arrivée de l'*Afrika Korps* de Rommel a changé la donne et désormais les Britanniques refluent vers l'est. Or, compte tenu de la faiblesse des moyens engagés par les Français, la réussite de l'opération est conditionnée à la fixation des forces de l'Axe sur le littoral méditerranéen. Cependant, le fait de maintenir des hommes et du matériel dans l'attente d'un hypothétique renversement de situation, alors que les uns et les autres seraient plus utiles ailleurs, pourrait être mal perçu par les Britanniques. De plus, la France libre a un grand besoin de succès à annoncer au monde.

Un événement va précipiter l'offensive de Leclerc. Le 22 janvier 1942, Fort-Lamy est bombardé par un Heinkel He 111 isolé, appartenant au *Sonderkommando* Blaich. Deux cent mille litres de carburant s'envolent en fumée. Pour éviter que pareil incident ne se renouvelle, Leclerc décide de « nettoyer » les confins libyques.

Une autre vue du P9102 au décollage pour la mission de reconnaissance du 12 février 1941.
(SHAA)

Ça, c'est l'objectif. Mais, faire franchir le Tibesti à des véhicules militaires lourdement chargés au milieu des dunes balayées par les vents de sable, en territoire contrôlé par l'ennemi, sans route balisée, sans point d'eau ou si peu, n'a qu'un lointain rapport avec le Paris-Dakar. Le rôle de l'aviation devient alors essentiel. C'est elle qui peut éclairer les colonnes, les avertir de la présence de forces ennemies et les protéger contre toute attaque. C'est sur elle que l'on peut aussi compter pour effectuer les transports urgents et évacuer les blessés.

Un aérodrome est un morceau de désert délimité par quelques fûts d'essence remplis de sable.

Au sein du groupe *Bretagne*, les tâches sont clairement réparties. Les Maryland effectueront les reconnaissances lointaines, les Lysander réaliseront les missions d'appui rapproché (reconnaissance et bombardement) et les Potez s'occuperont des liaisons et du transport.

Wour est choisi comme terrain avancé. Il présente l'avantage et l'inconvénient d'être d'accès difficile, dans une vallée du Tibesti fréquemment couverte par la brume de sable. Grâce à leur long rayon d'action, les Maryland peuvent sans difficulté rejoindre Zouar, plus au sud, mais les Lysander doivent être maintenus le plus près possible de la frontière libyenne. Il est convenu qu'ils resteront à Wour tant qu'un terrain plus accessible n'aura pas été conquis en zone italienne.

Le 2 mars 1942, les troupes françaises s'emparent d'Uigh el-Kébir et de son aérodrome. Deux Lysander (P9181 et P9184) s'y posent aussitôt. Mais au fait, qu'est-ce qu'un aérodrome dans le Fezzan ? Le journal de marche du groupe *Bretagne* nous éclaire :

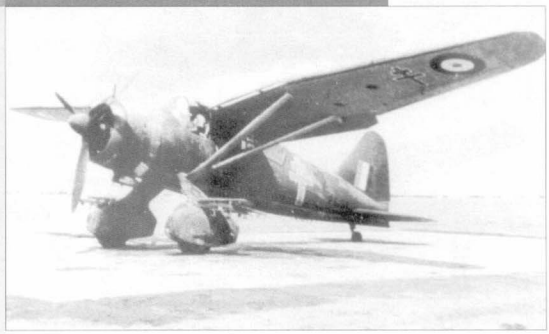
« *Dans ces immenses étendues de sable, n'importe quel terrain plat peut en principe servir à l'atterrissage; il suffit de s'assurer que le sol n'est pas trop mou pour ne pas gêner les décollages, puis le baliser de telle façon qu'on puisse le reconnaître. Un aérodrome est donc le plus souvent un morceau de désert délimité par quelques fûts à essence remplis de sable, ou par des lignes de cailloux noirs. C'est le cas de Uigh el-Kébir* ».

Comme on l'a vu dans un précédent numéro d'Aéro-Journal, le groupe *Bretagne* commence ses opérations dans la douleur le lendemain, 3 mars. À l'instar des Glenn Martin, l'escadrille *Rennes* effectue sa première sortie le même jour. On en trouvera le compte rendu par ailleurs.

LYSANDER CONTRE FIAT CR. 42

Malheureusement, le 4 mars, le P9184 est détruit à l'atterrissage à Uigh el-Kébir. Le lieutenant Grillet, blessé, sera évacué par Potez 29. Al Qatrun étant tombé aux mains des Français, les Lysander se servent de l'aérodrome comme terrain de travail avancé.

Occupation de l'aérodrome de Koufra à la fin de la campagne de février 1941. On y voit les deux Lysander « rescapés », la « berline » Potez 29 et deux Stinson de la RAF.
(SHAA)



Le P9134, affecté au groupe *Bretagne*, faisait partie du contingent de *Jam*. À cette époque, il ne portait sur le fuselage qu'une large croix de Lorraine bleue. On notera, toutefois, que sur les ailes, les croix sont rouges. (Collection J. Mutin)

Le 5 mars, les sergents-chefs Weil et Drouet, sur le P9181, en reconnaissance sur Um el-Aranel, se font tirer dessus par des camions italiens.

Le 6 mars, le même équipage aperçoit un Ghibli posé sur un terrain de fortune près de Hamera. Weil largue ses bombes – qui n'éclatent pas, et Drouet ouvre le feu avec ses mitrailleuses – qui s'enrayent ! Il y a des jours comme ça...

Le 7 mars, décollage du P9197 (Finance/Leroy) et du P9181 (Weil/Drouet) pour une reconnaissance offensive entre Garet el-Guerat et Um el-Aranel. Le lieutenant Finance fait son rapport :

« Décollage groupé. Passage sur Gatrun [Al Qatrun]. *Survol du PC du colonel Leclerc. Dans la région des falaises de Marga, des traces nombreuses de voitures.*

« À 13h20, recherches toujours infructueuses, mais à Um el-Aranel cinq avions sont repérés au sol, nous sommes à 2 000 m. Le sergent-chef Weil pique sur trois d'entre eux, alignés, dont il semble que l'on fasse les pleins d'essence. Ses bombes sont lâchées en deux paquets, et le deuxième met le feu à 2 avions, qui semblent être des bimoteurs (peut-être un Heinkel 111 parmi eux). Au moment où j'annonce mon piqué sur les deux autres avions, le sergent-chef Weil dégage en rase-mottes en mitraillant le troisième avion qui prend feu et disparaît.

« En même temps, un chasseur Fiat biplan décolle; je lâche mes bombes entre 600 et 800 m qui tombent entre l'avion le plus au sud et les restes des précédents et attaque le Fiat. Celui-ci évite ma rafale en dégageant très serré à gauche. En même temps, je sens de la fumée qui envahit la cabine et le sergent Leroy qui a tiré une rafale me dit qu'il est blessé. Il me guide aux lumières pour éviter les attaques d'un deuxième chasseur qui devait être à haute altitude quand nous sommes arrivés.

Surpris par le vent de sable en Potez 29, le colonel Leclerc doit passer deux nuits en plein désert.

« Nous atteignons le sol ou je peux poser l'appareil de plus en plus enfumé. Je descends et constate que la fumée ne provient que d'une bombe fumigène d'atterrissage atteinte par une balle. Le chasseur continuant ses attaques, je coupe le moteur et sors de l'appareil le sergent Leroy atteint de deux balles à la jambe droite et d'une autre qui, arrachant des morceaux du casque, a fait une plaie superficielle à la tempe. Le réservoir d'essence semble crevé, car l'essence coule en grande quantité. Je rentre rapidement les trois panneaux latéraux, sors mes papiers pour les imbiber d'essence et les brûler en mettant le feu à l'avion. Le chasseur continue ses passages en ne mitraillant plus, mais je dois faire vite car il va certainement atterrir à côté de nous d'une minute à l'autre. Des coups de revolver dans le réservoir ne pouvant incendier l'appareil, j'essaie d'allumer l'essence directement à l'endroit d'où elle coule. Deux allumettes s'éteignent : c'est de l'eau, dont le réservoir a été atteint d'une balle.

« À ce moment, le Fiat se pose sur son terrain à un ou deux kilomètres de là. Nous remontons, mettons en route et décollons. Il est 13h40. Nous volons en rase-mottes jusqu'à un endroit supposé proche d'Uigh. Ma montre est arrêtée. À 14h50, nous atterrissons à la base avancée; l'appareil est endommagé par au moins dix attaques du chasseur, les volets bloqués et trois panneaux (dont celui portant la croix de Lorraine) demeurés sur le terrain, avec de l'outillage léger, une combinaison de vol, casque, harnais à parachute et ma carte d'identité. [...] *Le sergent Leroy a été blessé à la deuxième attaque du Fiat, sa mitrailleuse s'étant enrayée à la première rafale ».*

Cette attaque vaut aux quatre aviateurs une citation à l'ordre des forces aériennes de l'Afrique française libre, la Croix de Guerre avec étoile de vermeil.

Les avions italiens appartiennent au *Battaglione Aviazione Sahariana*. La 26e *Squadriglia* (*Capitano* Capellini), équipée de six Caproni Ca. 309, était basée à Jalo et à Koufra avant que les Britanniques puis Leclerc ne l'en délogent et l'obligent à se replier sur Hon. Elle y rejoint la 99e *Squadriglia* (*Capitano* Romeo) équipée de six Ca. 309 et de trois S. 79. L'un de ces derniers a probablement été pris pour un Heinkel He 111 par le lieutenant Finance – à moins qu'il ne s'agisse de l'appareil du *Sonderkommando* Blaich qui avait bombardé Fort-Lamy deux mois plus tôt. Enfin, trois Fiat CR. 42, équipés pour le bombardement en piqué, ont été affectés à Hon le 15 janvier 1942.

La campagne terminée, les objectifs fixés par Leclerc ayant été atteints, le 8 mars, l'escadrille *Rennes* quitte le Fezzan et se replie sur Fort-Lamy. Le P9197 est convoyé au parc de Bangui pour y être réformé. Deux nouveaux Lysander arrivent le 26 mars, les N1259 et P9059.

Signalons pour l'anecdote la mésaventure survenue au colonel Leclerc et qui lui a sans doute permis de mieux apprécier la difficulté du travail des aviateurs. Le 17 janvier à Zouar, il prend place à bord du Potez 29 n° 77, piloté par l'adjudant Aurraic. La visibilité étant très mauvaise, le pilote est d'avis de remettre le départ, mais Leclerc lui donne l'ordre de décoller. Après plus de quatre heures et demie de vol dans la crasse, Aurraic décide de se poser dans la nature. L'équipage et son VIP passent le reste de la journée et la nuit en plein désert. Le lendemain matin,

le temps se lève et l'avion repart. Mais, trois quarts d'heure plus tard, le vent se lève et le Potez doit à nouveau atterrir. Nouvelle nuit dans le désert. Rebelotte le troisième jour : décollage, puis atterrissage moins d'une heure plus tard. Le Potez s'étant posé cette fois près d'une piste, Aurraie décide de repartir en remontant la piste vers Faya. Mais, la jauge de carburant rend le pilote nerveux. Enfin, après une demi-heure, il rencontre un convoi qui lui cède suffisamment d'essence pour gagner Faya. Quand Aurraie tentera d'établir son itinéraire, il constatera qu'il a décrit un arc de cercle de 240° autour de Faya sans jamais s'en être éloigné de plus de 80 km. Quant à Leclerc, l'histoire ne dit pas s'il a tiré quelque enseignement de cette péripétie.

Le 23 mars, l'escadrille *Rennes* s'installe à Moussoro. Son effectif en matériel est alors réduit à quatre Lysander : N1259, N1300, P9134 et P9059. L'escadrille se consacre aux liaisons et aux vols d'entraînement.

À Pointe Noire, en août 1942 dix-huit missions de reconnaissance le long de la frontière avec le Cabinda sont effectuées, mais la plupart en Beech, Howard DGA-15 et même Bloch 120, car il semble bien qu'à cette époque, il ne reste plus que le Lysander P1713 en état de vol.

En août 1942, une nouvelle formation voit le jour : le Groupe aérien de défense côtière, basé à Douala, sous les ordres du commandant Bonnafé. Le détachement Air du Gabon et Moyen-Congo du capitaine Morel devient la 2ème escadrille de ce nouveau groupe. Celle-ci dispose alors de trois Lysander (P1713, P1735 et P1736).

Si l'on y ajoute les deux machines de Bangui, les trois de Douala et les cinq officiellement affectées au *Bretagne*, il existe 13 Lysander en AEF à l'été 1942.

Le P9181 à Zouar, en décembre 1942.
On note que l'appareil a été repeint dans un camouflage trois tons et porte les armes de la Bretagne sur la dérive. Le drapeau de dérive a été réduit à sa plus simple expression.
Les Français volaient généralement avec les garde-boue mais sans la verrière arrière.
(Collection J. Mutin)

Des tracts invitent les Français d'AOF à se joindre à ceux de l'AEF, mais sans éveiller le moindre écho.

SECONDE CAMPAGNE DANS LE FEZZAN

Le 1er décembre 1942, l'escadrille *Rennes* est avertie de se préparer en vue d'une nouvelle opération. Le 18, ses quatre Lysander (N1204, N1259, P9059 et P9181) se posent à Zouar. Le P9181 est endommagé au roulage; il sera suppléé par le R2040, envoyé en renfort.

Les équipages sont composés de la manière suivante :

– N1204 : Sgt Le Bris, Sgt Le Bourblanc
– N1259 : S/C Lafond, Sgt Bausardo
– P9059 : Lt Finance, S/C Leroy
– P9181 : S/C Crozat, Sgt Pernot

Potez 540 n° 242 : Adj Aurraie, Sgt Heurtault, Adj Proqueux.

La victoire britannique à El Alamein ouvre de nouvelles perspectives au colonel Leclerc. Cette fois, il peut mettre son plan à exécution et remonter par le sud libyen afin de faire sa jonction avec les forces alliées. Accessoirement, cette offensive permettra de capturer les bases tenues par les Italiens aux frontières de l'AEF.

Les Anglo-américains ont débarqué en Afrique du Nord et l'AOF s'est rangée sous la bannière du général De Gaulle. Ces événements provoquent une certaine confusion au Tchad. Des avions sont envoyés lancer des tracts au-dessus de la ville de N'Guigmi pour inviter les Français d'AOF à se joindre à ceux de l'AEF, mais sans le moindre écho. Les Alliés manifestent une certaine réticence à l'égard des initiatives de Leclerc et ce qui apparaît comme une lutte de pouvoir entre l'état-major d'Alger et celui de Londres pour le contrôle des forces aériennes françaises jette un peu plus le trouble dans les esprits. Mais revenons à Zouar, petit aérodrome de campagne que décrit le lieutenant Finance :

« *Le terrain de Zouar était une bande de reg dur, au fond d'une large vallée profondément encaissée. Les rochers tout proches y offraient un abri excellent pour les avions et pour les hommes. Les cavernes qu'on y trouvait furent utilisées comme chambres, magasins, ateliers. Installations d'ailleurs rudimentaires, tant que l'échelon roulant ne fut pas là. Au reste, les pluies n'étaient guère à craindre en cette saison, chacun s'accomodait à merveille de la belle étoile. Les popotes installées avec des fûts d'essence vides, à l'ombre des rochers, étaient de plus pittoresques; la cuisine s'y faisait en plein vent (il est vrai qu'étant à base de conserves, elle ne demandait pas une bien savante préparation) et les tirailleurs habiles cuisaient un pain délicieux en utilisant comme levure du vin de dattes et comme four un bidon à essence de 18 litres enterré dans le sable. Les distractions, une fois épuisés les quelques bouquins existants, consistaient en des promenades dans les rochers, en jeux de cartes et en audition de trois ou quatre disques 'moulus' inlassablement par un phonographe nasillard. Tout le monde était gai, plein d'entrain et attendait avidement le signal des opérations* ».

Un danger majeur guête les troupes françaises : les *Sahariana*, avec leurs compagnies motorisées très mobiles et appuyées par l'aviation. Aussi, le groupe *Bretagne* reçoit la mission de s'en occuper en priorité.

Le 20 décembre 1942, la colonne terrestre s'ébranle. L'aviation n'intervient que le 25, après que les troupes

Zouar, son sable, ses rochers. Un « aérodrome » typique de la région du Tibesti. On voit nettement les effets abrasifs du sable sur la peinture du Lysander N1204. (Photo ECPA)

aient franchi la frontière et aménagé un terrain auxiliaire. En fait, c'est l'aviation italienne qui entre en jeu la première, puisque vers 8 heures, un Savoia S. 79 bombarde le PC du colonel Leclerc.

Dans l'après-midi, le Lysander P9059 (Finance/Leroy) survole la piste jusqu'Al Qatrun. Il y découvre un S. 79 camouflé dans la palmeraie.

Deux missions de reconnaissance sont effectuées le lendemain, 26 décembre, au-dessus de la palmeraie d'Al Qatrun et de ses environs. De son côté, le *Battaglione Aviazione Sahariana* ne reste pas inactif, puisque deux S. 79 escortés par trois Fiat CR. 42 attaquent nos troupes au sol. Un camion est touché, mais un chasseur l'est aussi et il quitte les lieux en perdant de l'altitude et en traînant de la fumée.

Après avoir occupé Uigh el-Kébir et Tadjerre, d'autant plus facilement que les Italiens avaient abandonné les deux postes, la colonne Leclerc est sérieusement accrochée devant Al Qatrun.

Le 28 décembre, le lieutenant Finance (P9059) retourne à Al Qatrun relever les éléments de défense. Il n'y trouve toujours pas trace des sahariennes. Le lendemain, le sergent-chef Croizat (P9181) mitraille une position et deux pylônes de TSF près de Marzuq.

Le 1er janvier 1943, le sergent-chef Lafond (N1259) part à la recherche du Blenheim BA525 (équipage du capitaine Roques) posé en pleine nature à la suite d'une panne; la recherche ne donne rien, mais l'équipage est retrouvé trois jours plus tard par le lieutenant Finance.

Le 5 janvier, les Lysander continuent à travailler sur Al Qatrun. Le N1259 (Lafond) fait un réglage d'artillerie, mais doit se poser à la suite d'une panne de moteur. Le N9181 (Crozat) prend la relève et réalise même un bombardement en piqué depuis 2 800 mètres.

Le 7 janvier, les trois Lysander P9059 (Finance/Leroy), P9181 (Crozat/Pernot) et N1204 (Le Bris/Le Bourblanc) bombardent Marzuq en piqué. Le résultat est plutôt moyen :

Pendant son bombardement en piqué, le Lysander est désaxé par une déchirure de la toile de fuselage.

– P9059 : mauvais fonctionnement des lance-bombes, 10 bombes seulement se décrochent, trois coups au but;
– P9181 : mauvais fonctionnement des lance-bombes;
– N1204 : avion désaxé pendant le piqué par une déchirure de la toile de fuselage sur une longueur d'un mètre.

Après la chute de Sebha, il est décidé d'y regrouper le *Bretagne* dans son intégralité. Le 11 janvier, les deux Lysander encore en état de vol (P9059 et P9181) rejoignent le terrain.

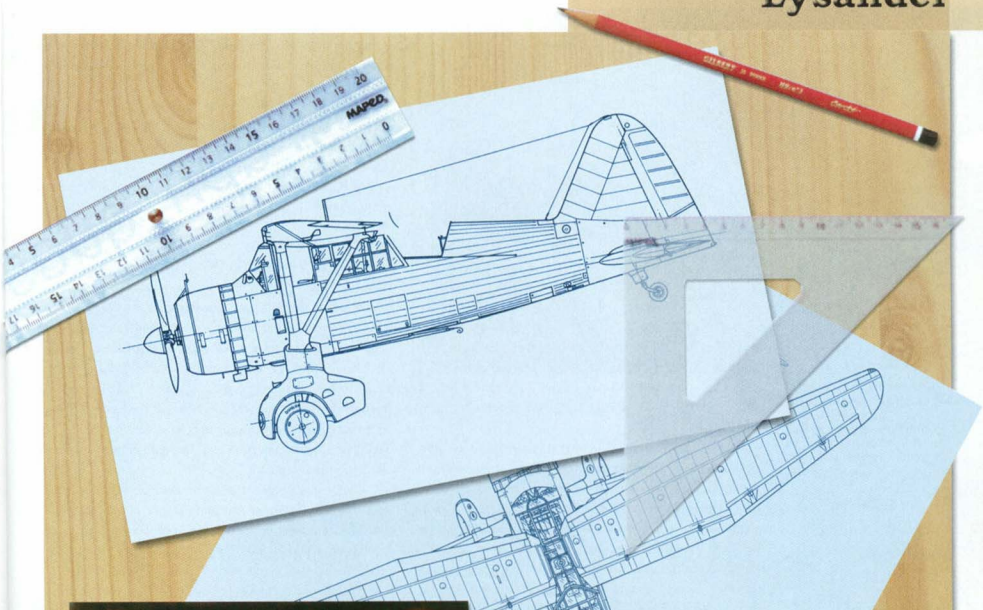
Entre le 24 décembre 1942 et le 7 janvier 1943, l'escadrille *Rennes* a exécuté 12 missions de guerre. La campagne est terminée pour l'aviation. D'ailleurs, après la chute de Tripoli, le 23 janvier, le colonel Leclerc a rejoint les Britanniques en Libye pour d'autres conquêtes. La question se pose maintenant de savoir ce qui va advenir du *Bretagne*. En attendant que leur sort soit réglé, les pilotes se distraient comme ils peuvent. Finance, qui vient d'être promu capitaine, fait voler le Fiat CR. 42 récupéré à Sebha [9].

L'équipage sergent Le Bris et sergent Le Bourblanc devant son Lysander N1204. Pas étonnant qu'avec des noms pareils, ils aient peint les armes de la province de Bretagne sur la dérive de leur appareil ! Zouar, décembre 1942. (Collection J. Mutin)

[9] Voir Aéro-Journal n° 9.

LES LYSANDER Mk. II FRANÇAIS LIBRES

L4798	Bangui (01.42)	Pte Noire (03.42)	
L4807	Bangui (05.42)		
L6869	Bangui (11.41)		
N1204	?	*Bretagne* (03.42)	
N1208	Douala (11.40)	Largeau (03.41)	
N1245	*Jam*		
N1259	Bangui (01.42)	*Bretagne* (03.42)	Tchad (07.43)
N1300	Bangui (01.42)	*Bretagne* (01.42)	Tchad (07.43)
P1713	?	Pte Noire (08.42)	*Artois* (02.44)
P1735	*Jam*	Pte Noire (03.41)	*Artois* (02.44)
P1736	Douala (11.40)		*Artois* (02.44)
P1738	*Jam*		
P9059	Bangui (01.42)	*Bretagne* (03.42)	Tchad (07.43)
P9078	Bangui (05.42)		
P9102	Douala (11.40)	*Bretagne* (11.41)	
P9103	*Jam*		
P9134	*Jam*	*Bretagne* (11.41)	
P9181	Bangui (06.41)	*Bretagne* (11.41)	Tchad (07.43)
P9184	Bangui (11.41)	*Bretagne* (11.41)	
P9197	*Jam*	*Bretagne* (11.41)	
R2005	Bangui (01.42)		*Artois* (02.44)
R2036	*Jam*	Pte Noire (03.41)	
R2039	*Jam*	Largeau (03.41)	
R2040	Bangui (05.41)	*Bretagne* (12.42)	Tchad (08.43)
R2043	Bangui (03.41)		
R2045	*Jam*		
R2046	*Jam*		



LE LYSANDER Mk. II

Type : monoplan monomoteur biplace d'observation, de réglage d'artillerie et d'appui léger.

Moteur : Bristol Perseus XII de 905 ch (675 kW) au décollage.

Poids : à vide, 1 890 kg; maximum en charge, 2 740 kg.

Envergure : 15,24 m.

Longueur : 9,30 m.

Hauteur : 4,42 m.

Surface alaire : 24,15 m^2.

Vitesse maximale : 332 km/h au niveau de la mer; 370 km/h à 3 000 m.

Vitesse de décrochage : 87 km/h.

Distance de roulage : au décollage, 225 m; à l'atterrissage, 310 m.

Temps de montée à 3 000 m : 6 mn 54 sec.

Plafond pratique : 7 920 m.

Distance franchissable : 965 km (sur carburant interne).

Armement : deux mitrailleuses Browning de 0,303 inch avec 500 coups par arme dans chaque jambe de train; une mitrailleuse Vickers K ou Lewis III de 0,303 inch avec huit chargeurs de 97 coups dans le poste de tir arrière;
4 bombes de 20 livres ou 4 marqueurs sous le fuselage;
6 bombes de 20 livres ou 2 bombes de 112 ou 120 livres ou 1 bombe de 250 livres (ou différentes charges) sous chaque moignon d'aile.

Un avion très... spartiate

Conçu comme successeur des Hawker Audax et Hart comme avion d'« *Army Cooperation* », le Westland Lysander (qui tire son nom de Lysandre, général spartiate du IV^e Siècle avant JC) vole pour la première fois le 15 juin 1936.
La première version de série, Mk. I, équipée d'un moteur Mercury XII, est produite à 187 exemplaires. Elle est suivie par le Mk. II, mettant en œuvre un moteur Bristol Perseus XII, construit à 517 exemplaires, dont 75 sous licence par la National Steel Car Co. au Canada.
Lors de la déclaration de guerre, tous les Mk. I en service dans la RAF ont été remplacés par des Mk. II. Après de lourdes pertes en mai 1940, le Lysander n'est plus utilisé pour l'appui feu. Le concept d'« *Army Cooperation* » est d'ailleurs abandonné en même temps.
La version suivante, Mk. III, sort en août 1940. Elle se distingue par son moteur Mercury XX de 810 ch. Cette version est produite à 367 exemplaires et 150 autres sont fabriqués au Canada par Victory Aircraft Co., jusqu'à l'arrivée de la variante Mk. IIIA, incorporant diverses modifications, dont deux mitrailleuses jumelées pour la défense arrière. Il en est produit 347 exemplaires. La dernière version, TT Mk. IIIA, est conçue spécialement pour le remorquage de cible (100 exemplaires).
Quelque 25 Lysander Mk. IIIA sont transformés en Mk. III(SD) - SD pour *Special Duties*. Pour les opérations clandestines, l'autonomie a été portée à huit heures de vol par l'installation de réservoirs de grande capacité.
Le Lysander a été exporté en France (un exemplaire reçu en 1940), en Irlande, en Finlande, en Égypte, en Inde, en Turquie et au Portugal. Il a bien entendu été utilisé par le Canada, mais aussi par l'USAAF qui a reçu quelques Mk. I et Mk. II, 19 Mk. IIIA et 5 TT. Mk. IIIA.

Lysander

Chargement d'un Lysander du groupe *Artois* à Pointe Noire. Il s'agit selon toute vraisemblance du P1735, l'un des deux derniers, sinon le dernier survivant de *Jam.* (SHAA)

En février, l'escadrille *Rennes* aligne les Lysander N1204, N1259, P9059, P9134, P9181 et R2040 (désarmé et réservé aux liaisons).

En mars, après une visite au chef d'état-major de la RAF au Caire, le commandant de Saint-Péreuse, commandant le *Bretagne*, annonce que le groupe va être employé au bombardement de nuit. Mais, pour cela, il faut d'abord s'entraîner et, pour mieux se préparer, il faut réorganiser. Les deux escadrilles sont dissoutes et avions et personnel fondus en une seule et même entité. Cinq Lysander sont renvoyés à Fort-Lamy et seul le R2040 est conservé pour les liaisons. Le 5 avril, le groupe fait mouvement sur Ben Gardane, en Tunisie.

Le 23 avril, le capitaine Finance se tue lors d'un vol d'entraînement, le Blenheim à bord duquel se trouvait également le capitaine Roques ayant percuté la lagune pour une cause indéterminée.

Le 5 août, les cinq Blenheim du *Bretagne* s'envolent pour Rayack. Une nouvelle aventure attend le groupe. Le Lysander est laissé sur place, il sera affecté au détachement Air du Tchad.

Le 5 juillet 1943, commandée par le capitaine Robert, cette unité aligne quatre Lysander (N1204, N1300, P9059 et P9181) à Fort-Lamy et un (N1259, puis deux avec le R2040) à Sebha.

Le 1er février 1944, le Groupe aérien de défense côtière prend le nom de Groupe *Artois*, sous les ordres du commandant Kopp. Sa 2ème escadrille (*Béthune*), toujours placée sous le commandement du capitaine Morel a conservé ses Lysander, dont deux se trouvent à Douala (P1736 et R2005) et deux à Pointe Noire (P1713 et P1735).

Le 21 février 1944, pour cause de vétusté, les Lysander son interdits de vol. Ils sont progressivement remplacés par des Avro Anson et s'évanouissent dans la nature.

Terminons cette évocation par le jugement de Jean de Thuisy sur le Lysander :

« C'était une merveilleuse petite machine, parfaitement adaptée au travail dans les conditions extrêmes telles que nous les rencontrions dans le désert. Son moteur était robuste et, à ma connaissance, il n'a jamais trahi aucun pilote. Il se posait n'importe où, et quand je dis n'importe où, c'était n'importe où et, surtout, il en redécollait... Avec la « berline » Potez 29, nous disposions vraiment de deux taxis sur lesquels nous pouvions compter en toutes circonstances ».

VOYAGES 2000 AVEC L'AFAM

ASSOCIATION DES FANAS DE L'AVIATION MILITAIRE

3, ave Albert Ier
B-1340 OTTIGNIES L-L-N
BELGIQUE
Tél. 00 32 (0) 10 402346
Fax 00 32 (0) 10 402357
afam@worldonline.be

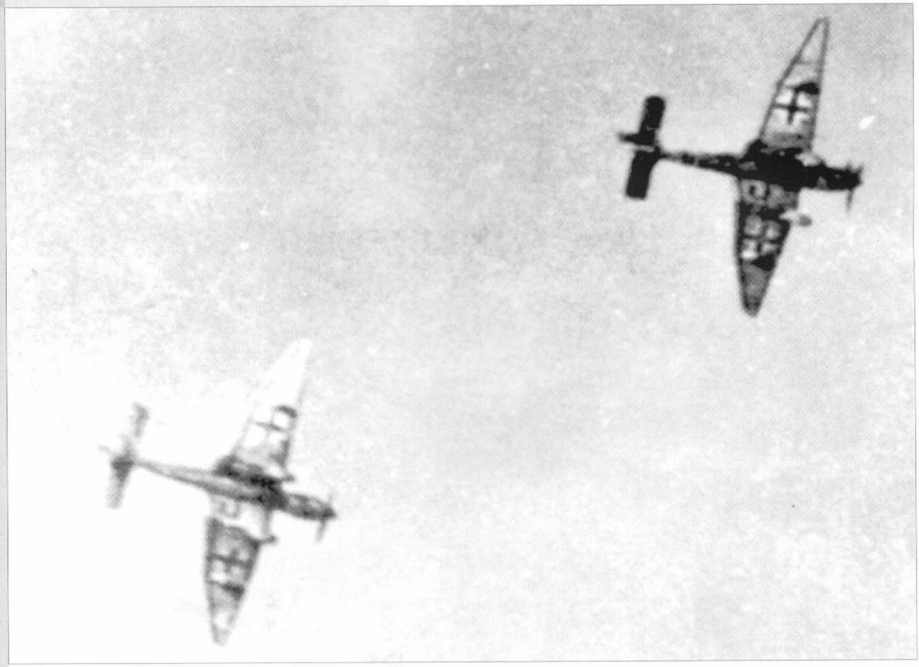
Meeting	Date	Ville départ	Prix	Itinéraire et horaires de passage
Berlin	11.06	Liège	2 250 FB	
RAF Waddington International Airshow RAF	24.06	Liège	2 200 FB	Liège 18.45 - Bierset 19.00 - Namur 20.00 - Wavre 20.45 - Bruxelles 21.15 - Wetteren 22.00 - Lille 23.00 - Calais 00.30
		Paris	470 FF	Paris 20.15 - Arras 22.15 - Calais 00.30
		Luxembourg	2 800 FB ou 470 FF	Luxembourg 17.15 - Arlon 18.00 - Wanlin 19.15 - Wavre 20.45 - Bruxelles 21.15 - Wetteren 22.00 - Lille 23.00 - Calais 00.30
Koksijde Inter. Airshow FAeB	08.07	Paris	250 FF	Paris 05.45
		Luxembourg	1 650 FB ou 275 FF	Luxembourg 05.15 - Arlon 05.40 - Wanlin 06.55 - Namur 07.15 - Wavre 06.45 - Bruxelles 08.15
Dijon (mondial patrouilles)	15.07	Liège	1 650 FB	Liège 02.00 - Namur 03.00 - Wanlin 03.45 - Arlon 05.00 - Lxg 05.45
RAF Leicester ou Cottesmore (IAT 2000)	22.07	Liège	2 000 FB	Liège 18.45 - Bierset 19.00 - Namur 20.00 - Wavre 20.45 - Bruxelles 21.15 - Wetteren 22.00 - Lille 23.00 - Calais 00.30
		Paris	435 FF	Paris 20.15 - Arras 22.15 - Calais 00.30
		Luxembourg	2 600 FB ou 435 FF	Luxembourg 17.15 - Arlon 18.00 - Wanlin 19.15 - Wavre 20.45 - Bruxelles 21.15 - Wetteren 22.00 - Lille 23.00 - Calais 00.30
Farnborough	29.07	Liège	1 800 FB	Liège 19.45 - Bierset 20.00 - Namur 21.00 - Wavre 21.45 - Bruxelles 22.15 - Wetteren 23.00 - Lille 00.00 - Calais 01.30

Les programmes de septembre vous seront communiqués dans le prochain numéro.

Kitzingen 8 mai 1945

La reddition de Rudel

Kitzingen



Two Ju 87Ds flies low over Kitzingen airfield to ensure the American AA will not open fire. The two pilots are flown by Hauptmann Kurt Lau and Oberleutnant Hans Schwirblatt; the third one, flown by Oberst Hans-Ulrich Rudel, having already landed.

Deux Junkers 87D survolent Kitzingen à basse altitude avant de se poser. Il s'agit des appareils pilotés par le *Hauptmann* Kurt Lau et l'*Oberleutnant* Hans Schwirblatt.

Dans la matinée du 8 mai, la nouvelle de la capitulation parvient à Kummer-am-See, petite ville située près de Niemes dans les Sudètes. Son terrain est alors occupé par le *Stab* et le deuxième groupe de la SG 2, escadre commandée par le célèbre *Oberst* Hans-Ulrich Rudel. Aussitôt celui-ci donne l'ordre de former une colonne terrestre avec le personnel au sol et le personnel navigant sans avion pour tenter de se frayer un chemin à travers la Tchécoslovaquie jusqu'à la zone tenue par les Américains. Lui-même, à la tête de ses derniers avions, décide de rejoindre Kitzingen, aérodrome qu'il suppose tenu par les Américains.

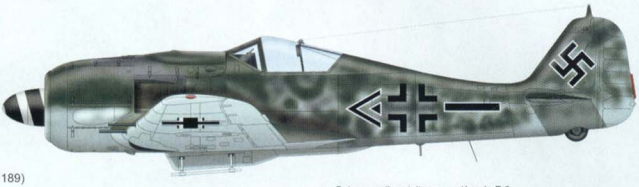
Les derniers moments de la SG 2, Rudel les a racontés lui-même dans ses mémoires, *Trotzdem* (Scharnhorst Buchkameradschaft), publiées en France sous le titre plus évocateur de *Pilote de Stuka* (Éditions Corréa, 1951) :

« *Dans la région de Saaz* [Zatec], *nous nous bagarrons encore un peu avec les Russes qui surgissent brusquement du brouillard et qui, dans leur ivresse de victoire, espèrent nous "gober" sans difficulté. Ce qu'ils n'ont pu réussir en cinq ans, ils ne le réussissent pas non plus aujourd'hui – pour la dernière fois.*

« *Au bout de deux petites heures, nous approchons de l'aérodrome un peu tendus, craignant que la DCA américaine soit encore active. Voilà le grand aérodrome de Kitzingen. J'ordonne à tous mes pilotes de s'arranger pour casser leur appareil à l'atterrissage; nous ne voulons pas rendre une seule machine en état de vol. Il faut sortir le train d'atterrissage et, à grande vitesse, le faucher. Pour cela, il faut freiner brusquement d'un côté tout en actionnant simultanément le gouvernail du même côté pour partir en cheval de bois. J'aperçois une foule de soldats sur le terrain. Ils sont rassemblés sous le drapeau américain, pour une sorte de revue de la victoire. Nous passons d'abord en rase-mottes pour bien nous assurer que la DCA ne tirera pas sur nous à l'atterrissage. Une partie des Américains aperçoit alors les croix noires sous nos ailes. Certains se jettent à plat ventre. Nous atterrissons dans les conditions prévues, un seul appareil se posant normalement. Un adjudant du 2ème groupe a embarqué une jeune fille dans le compartiment à bagages de son avion et a craint, en atterrissant sur le ventre, de blesser sa passagère. Il ne la connaît "naturellement" pas; elle errait sur le terrain au départ, ne voulant pas tomber aux mains des Russes. Ses camarades en savaient quelque chose.*

« *Je me suis présenté le premier sur la piste. J'étais déjà attendu par un soldat US qui a braqué un pistolet-mitrailleur sur moi. J'ouvre ma verrière; il tend déjà la main vers mes Feuilles de Chêne en or pour me les arracher, je le repousse et referme ma verrière. Ce premier contact se serait probablement mal terminé si des officiers américains n'étaient arrivés dans une jeep pour renvoyer aussitôt leur soldat trop avide. Ils s'approchent et remarquent que je porte un bandage tout ensanglanté, c'est la conséquence des combats au-dessus de Saaz* ».

Junkers Ju 87G-2 (Wk.Nr. 494110)
Oberst Hans-Ulrich Rudel
Kommodore SG 2
Kitzingen, 8 mai 1945.

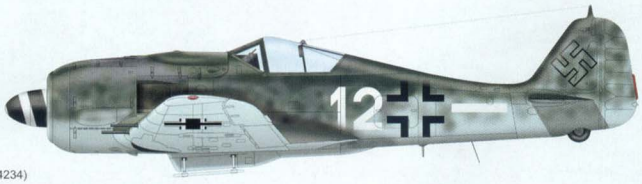


Focke-Wulf Fw 190A-8 (Wk.Nr. 171189)
Hauptmann Karl Kennel
Kommandeur II./SG 2
Kitzingen, 8 mai 1945.

Cet appareil portait une verrière de F-8.

Focke-Wulf Fw 190A-8 (Wk.Nr. 550503)
4./SG 2
Kitzingen, 8 mai 1945.

Focke-Wulf Fw 190F-8 (Wk.Nr. 584584)
4./SG 2
Kitzingen, 8 mai 1945.

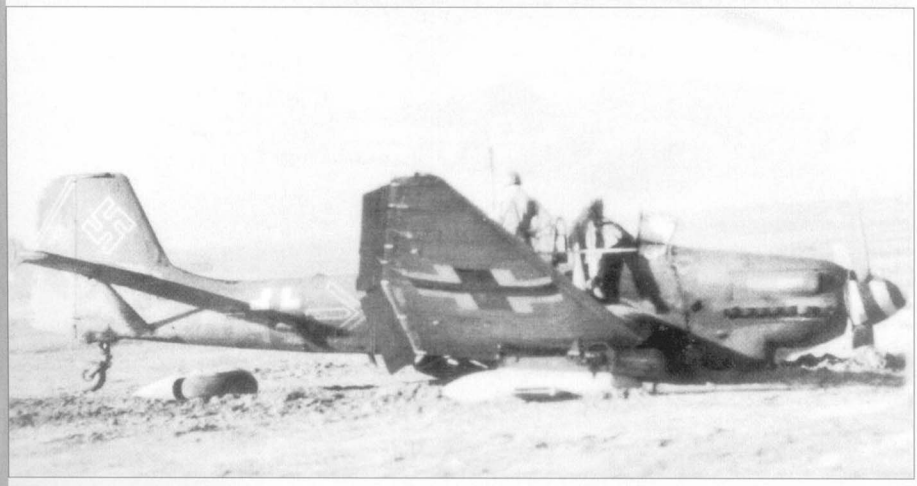


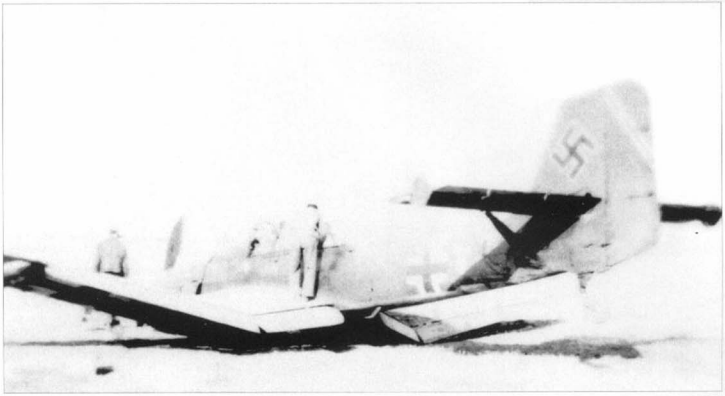
Focke-Wulf Fw 190F-8 (Wk.Nr. 584234)
4./SG 2
Kitzingen, 8 mai 1945.

© P-A. Tilley - 04.00

Comme il l'a ordonné à ses pilotes, Hans-Ulrich Rudel a détruit son Ju 87G-2 (Wk.Nr. 494110) à l'atterrissage.
Cette arrivée imprévue a causé beaucoup de remue-ménage au 405th *Fighter Group* qui occupait la base de Kitzingen. Le personnel était aligné pour une parade de la victoire au moment où les sept avions allemands se sont présentés.
On note les chevrons de *Kommodore* et les canons de 37 mm sous les ailes.
L'aviateur allemand sur l'aile est le *Hauptmann* Ernst Niermann, radio-mitrailleur de Rudel depuis le retour au front de ce dernier après son amputation. Niermann fut le seul correspondant de guerre à avoir été décoré de la *Ritterkreuz*.

Rudel carried out his own orders and managed to destroy his Ju 87G-2 on landing. He applied the brakes and the rudder on the same side as soon as his wheels touched down; the Ju 87 turned sharply and one of the undercarriage legs collapsed.
Standing on the starboard wing is Hauptmann Ernst Niermann, Rudel's radio-gunner. Niermann was the only war correspondant to have been awarded the Ritterkreuz.





Le Junkers Ju 87D-5 de l'*Oberleutnant* Hans Schwirblatt.
L'appareil porte le code +VU de la 10.(Pz)/SG 2, ainsi que deux barres blanches obliques sur le gouvernail, comme le Ju 87G de Rudel.

Le *Major* Karl Kennel, à droite, en grande conversation avec le *Hauptmann* Kurt Lau, en présence des soldats américains.
Lau était *Kommandeur* du II./SG 103, mais il a décidé au dernier moment de rejoindre son ancienne unité (le II./SG 2, qu'il a commandé entre mai et novembre 1944).
La guerre est désormais terminée et tout le monde semble un peu plus détendu – surtout les pilotes allemands qui ont échappé *in extremis* aux Soviétiques ou aux partisans tchèques, qui captureront ou exécuteront de nombreux « rampants » de la SG 2 qui tenteront de gagner les lignes américaines à pied.

Top:
Oberleutnant Schwirblatt's Ju 87D-5 bore the code +VU of 10.(Pz)/SG 2 and two oblique white stripes on the rudder.

Middle:
Major Kennel, on the right, and Hauptmann Lau with US soldiers. Lau was Kommandeur of II./SG 103 but elected to rejoin his past unit, as he was leading II./SG 2 between May and November 1944. The war is now over in Europe and everyone seems more relaxed - in particular the Germans who escaped Soviet jails or Czech partisans who killed many SG 2 personnel trying to walk to the American lines.

Bottom:
Hauptmann Karl Kennel's Fw 190A-8 after his last flight. Kennel was holder of the Ritterkreuz with Oak Leaves.

Le Fw 190A-8 (Wk.Nr. 171189) du *Hauptmann* Karl Kennel, *Kommandeur* du II./SG 2 et titulaire de la *Ritterkreuz* avec Feuilles de Chêne.

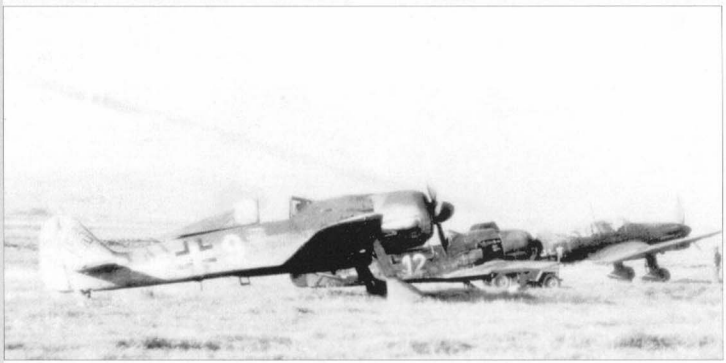
Kitzingen

La mystérieuse jeune femme que le sous-officier à droite de la photo avait cachée dans le compartiment à bagages de son Fw 190.

Top:
A mysterious young lady had been hidden by a NCO in the rear fuselage of his Fw 190F. Rudel said that she begged the pilot, whom she «obviously» never met before, to take her with him as she did not want to fall into Soviet hands.

Middle:
At Kummel-am-See, the once so proud Stab and II./SG 2 were only left with 4 Fw 190s and 3 Ju 87s. Shown here are 2 Fw 190F-8s and one Ju 87D-5 (coded +TU).
Unlike what Rudel wrote in his memories, more than one aircraft was intact after landing at Kitzingen.

Bottom:
The sad end of two of the four Fw 190A-8s. The one with the chevrons was Kennel's aircraft.



Au départ de Kummel-am-See, il ne reste que quatre Fw 190 et trois Ju 87 en état de vol au *Stab* et au II./SG 2.
On voit ici deux Fw 190F-8 (Wk.Nr. 584584 et 234) et un Ju 87D-5 (code + TU) après leur arrivée à Kitzingen.
Contrairement à ce qu'écrit Rudel dans ses mémoires, il n'y a pas eu qu'un seul avion à s'être posé intact.

La fin de deux des quatre Fw 190A posés à Kitzingen, avec au-dessous le A-8 (Wk.Nr. 171189) de Kennel.

Hans-Ulrich Rudel, au centre, toutes décorations au dehors, précède Karl Kennel (à gauche) et Kurt Lau (à droite). Sa jambe ne semble pas le faire trop souffrir, en tout cas, elle ne l'empêche pas de marcher.
Ce nazi notoire, titulaire de la plus haute décoration du III[ème] *Reich*, qui n'a jamais caché ses sentiments (pas même dans ses mémoires d'après-guerre), constitue une jolie prise de guerre pour les Américains.
Après avoir été transféré quelque temps en Grande-Bretagne, où il rencontre Douglas Bader, il est interné à Carentan (Manche) en compagnie de Niermann qui ne le lâche pas d'une semelle.
Les deux hommes sont libérés en avril 1946 et Rudel s'envole pour l'Argentine où il retrouve d'anciens aviateurs compromis dans le régime nazi, comme Galland, Baumbach et même Kurt Tank.

Top:
Hans-Ulrich Rudel (center), with every award set, marches in front of Karl Kennel (left) and Kurt Lau (right). Rudel's leg does not appear to hurt too much.
Rudel, who has been awarded the highest decoration of the Reich, has never hidden his sympathies for the Nazi regime - not even in his memories. After a temporary transfert to the UK where he met with Douglas Bader, another famous crippled pilot, he was interned at Carentan, in France, together with Niermann who did not want to let his leader down.
Both will recover their freedom in April 1946 and Rudel will fly to Argentina where he will be welcomed by other ex-Luftwaffe members implicated in the Nazi regime, such as Galland, Baumbach and even Kurt Tank.

Bottom:
From left to right: Hauptmann Kurt Lau, Oberleutnant Karl Biermann, Oberleutnant Hans Schwirblatt, Oberst Hans-Ulrich Rudel, Major Karl Kennel et Hauptmann Ernst Niermann.
This photograph was probably taken the following day, which would explain why Rudel wears a different uniform.

Ci-dessous, de gauche à droite :
Hauptmann Kurt Lau, *Oberleutnant* Karl Biermann, *Oberleutnant* Hans Schwirblatt, *Oberst* Hans-Ulrich Rudel, *Major* Karl Kennel et *Hauptmann* Ernst Niermann.
Cette photo a vraisemblablement été prise le lendemain, ce qui expliquerait le changement de tenue de Rudel.

Le P-400 Airacobra au combat

OU QUAND BELL FAIT AVALER SES COULEUVRES

Philippe Listemann

L'AIRACOBRA I, ou P-400, est un appareil qui a connu une carrière peu conventionnelle. Commandé par la France puis par la Grande-Bretagne, il fut jugé très décevant par les Anglais et transféré à d'autres forces aériennes, qui, bon gré mal gré, les utilisèrent en fait un peu comme des pompiers. Malgré les critiques parfois acerbes à son égard, les résultats obtenus par le P-400 furent en fait honorables, compte tenu des circonstances.

This P-400 (BW102) belonging to 80th FS (8th FG) was usually flown by Capt Norbert C. Ruff, who will eventually claim four victories, but while flying the P-38G. This aircraft had been handed over by 39th FS.

Le Bell Airacobra P-400 est en fait la version d'exportation du P-39 américain. À l'époque c'est un avion novateur avec son train tricycle et son canon de 37 mm comme armement principal, une arme si puissante que les pilotes l'appellent vite « *the flying cannon* », le canon volant. En avril 1940, date des premiers contrats à l'exportation, le P-39 en est à ses tout débuts. Ce sont les Français qui s'intéressent en premier à la machine et signent une première lettre d'intention d'achat portant sur 200 appareils, dont 170 exemplaires à livrer montés et 30 autres à livrer en pièces détachées. À cette époque, les Américains n'ont commandé que 80 appareils (modèle 13 dans la nomenclature Bell) et seuls ont volé le prototype et les avions de pré-série. Le contrat initial portant sur les 80 machines est cependant modifié en septembre 1940 en P-39C (20 machines) et P-39D (60 machines, modèle 15 pour Bell), ce dernier bénéficiant d'améliorations apportées suite aux expériences des premiers combats aériens en Europe. Parmi ces améliorations, on trouve l'apparition de réservoirs auto-obturants et de blindage. L'armement est modifié, les mitrailleuses axiales présentes sur le P-39C (deux de 12,7 mm et deux de 7,62 mm) sont réduites aux mitrailleuses lourdes, mais dans les ailes apparaissent quatre mitrailleuses légères. Cette configuration restera standard jusqu'à la version P-39Q du milieu de la guerre. La commission d'achat franco-britannique porte son attention dès le départ sur une version d'exportation de la machine connue sous le nom de modèle 14. Mis à part les équipements anglais ou français, le changement principal réside dans l'adoption d'un canon de 20 mm Hispano en remplacement du canon de 37 mm T9 qui équipe le P-39C/D. Après la chute de la France en 1940, les Britanniques reprennent la commande française et ajoutent deux contrats de 205 et 300 machines respectivement signés en juillet et en septembre 1940 donnant un total de 675 avions à livrer [1]. Les Anglais le baptisent au départ Caribou Mk.I, mais le rebaptisent Airacobra Mk.I en juillet 1941.

Ce P-400 (BW102) du 80th *Fighter Squadron* (8th FG) était habituellement piloté par le *Captain* Norbert C. Ruff, qui remportera quatre victoires, mais sur P-38G. Cette machine provenait du 39th *Fighter Squadron*. (Collection J. Stanaway)

LE COURT ÉPISODE BRITANNIQUE

Anticipant sa mise en service, la RAF prend en compte trois P-39C, revendus par l'USAAC. Réquisitionnés par le gouvernement américain au début du mois d'avril 1941, ils reçoivent le matricule DS173/175 [2] et arrivent début juillet en Grande-Bretagne. C'est grâce à l'application de la loi du « Prêt-Bail » de mars 1941 que ces machines ont pu être cédées aux Anglais. Quoique très différentes des modèles commandés, elles gardent la même dénomination de Airacobra I. Ces machines sont rapidement versées à une unité d'essais en vol pour mettre au jour les forces et les fai-

blesses de l'avion et définir son utilisation opérationnelle future. Dès les premiers vols, les déceptions commencent à apparaître. Jusqu'alors, l'avion bénéficiait d'une excellente réputation, plus du fait du bon service de publicité de Bell Aircraft Corporation que des performances intrinsèques de la machine. Tout comme pour les autres machines américaines fournies aux Anglais, une équipe de Bell et du personnel de l'USAAC sont présents pour aider la mise au point opérationnelle de l'Airacobra. La plus grosse critique vient du fait que la vitesse de pointe la plus élevée est inférieure à la vitesse prévue…de 53 km/h, mettant dans l'embarras l'équipe technique de l'USAAC. I∑I est néanmoins trouvé une explication à cet état de chose qui est très timidement et humblement donnée aux autorités britanniques : l'avion utilisé pour les essais aux États-Unis était une machine pesant 900 kg de moins que le P-39C et ses surfaces avaient été polies. À partir de cette date, pour éviter une autre malentendu, toutes les performances chiffrées seront établies à partir de machines de l'USAAC.

Entre-temps, les premières machines des contrats anglais arrivent à la fin du mois de juillet. Là aussi, elles sont destinées aux unités d'évaluation. À la fin du mois de septembre, le rapport du *Air Fighting Development Unit* (AFDU) est remis. L'avion est trouvé « *agréable à piloter et facile à contrôler dans les phases de décollage et d'atterrissage. Les surfaces de contrôle sont bien équilibrées et bien que plus lourdes que celles du Spitfire dans les plages de vitesse normales, elles ne deviennent pas plus lourdes que celles du Spitfire dans les plages de vitesse elevées. Il est difficile de maîtriser l'appareil lors d'un piqué à grande vitesse, à moins qu'il ne soit compensé nez vers le bas* ».

On est loin de la machine maudite tant décriée. À côté de l'étude des performances générale, l'avion de Bell est aussi comparé à son futur adversaire, le Messerschmitt Bf 109E, mais aussi au Spitfire.

Le AH573 est l'un des premiers Airacobra du contrat anglais. On le voit ici en juillet 1941 peu après sa livraison.
On note que le camouflage d'origine laisse les flancs très dégagés. Les Britanniques l'adapteront à leurs spécifications.
(Collection R.C. Sturtivant)

Les Britanniques découvrent que la vitesse est inférieure de 53 km/h à celle annoncée.

Le rapport indique : « *L'Airacobra et le Bf 109 engagèrent un combat tournoyant à une altitude de 6 000 pieds (1 830 m) et à 15 000 pieds (4 575 m), avec un avantage d'altitude pour le Bf 109 de 1 000 pieds (300 m) dans chaque cas. Le Messerschmitt, utilisant les tactiques habituelles allemandes, ne put dans les deux cas se placer en bonne position de tir que très furtivement. Le Bf 109 ne peut se mesurer à l'Airacobra dans un virage serré et même quand le Bf 109 part dans la queue de l'Airacobra, ce dernier est tout à fait capable de faire basculer la situation à son avantage avant que le deuxième tour soit terminé. Le Bf 109 tenta par la suite de s'enfuir en réalisant un piqué retourné mais il s'avéra que l'avion de Bell pouvait le rejoindre après un plongeon de 4 000 pieds (1 220 m)* ». Les mêmes essais furent menés face à un Spitfire V et il en découla que « *bien que l'Airacobra soit plus rapide à une altitude de 15 000 pieds (4 575 m), il est totalement battu dans le domaine du taux de montée et dans le rayon de virage* ».

Du fait de ces résultats, l'Airacobra est considéré comme mieux adapté aux missions à basse altitude qu'aux missions d'interception à haute altitude. Si les performances générales sont globalement bien acceptées, en revanche un grave problème est découvert avec l'utilisation des armes de bord : mauvaise accessibilité et maintenance difficile, impossibilité de l'emploi de nuit des armes lourdes de nez à cause des flammes provoqués par le départ des coups et, plus grave, l'accumulation de gaz carbonique dans le cockpit pouvant entraîner des troubles chez le pilote.

Pendant les essais, il est décidé de commencer à équiper les escadrons du *Fighter Command* sans attendre les résultats. Le premier choisi est le N° 601 *Squadron* « *County of London* » alors basé à Matlask. Cet escadron de la Royal Auxiliary Air Force est alors sous la responsabilité du *Squadron-Leader* E.J. Gracie, DFC. L'unité déménage à la mi-août 1941 à Duxford pour entamer sérieusement sa transformation et prend en compte trois machines. Pour faciliter l'apprentissage du roulage au sol avec un train tricycle, l'escadron reçoit en prêt un Cygnet. Mais les ennuis commencent bientôt et, avant la fin du mois, le N° 601 *Squadron* perd un premier Airacobra. Le 29, le *Sergeant* Briggs à bord du AH576 est victime d'un malaise au cours d'une séance d'acrobatie et sélectionne une mauvaise manette pour abaisser le train et fait un atterrissage sur le ventre. À part son étourdissement, le pilote s'en sort bien, au contraire de la machine qui est réformée suite aux dégâts causés à la structure. Après la

Above:
One of the first Airacobras delivered to UK (AH573), shown here in July 1941 shortly after its arrival. The camouflage scheme painted in the US was later revised according to British specifications.

Below:
DS173 was a «Lend-Lease» supplied P-39C (40-2981) to speed up the evaluation program of the Airacobra pending the availability of the P-400.

Le DS173 au A&AE en juillet 1941. Cet appareil est en fait un P-39C (ex 40-2981) fourni au titre du « Prêt-Bail », reconnaissable à l'absence de mitrailleuses d'aile.
Cette machine avait été livrée en urgence pour permettre l'évaluation de l'Airacobra avant l'arrivée des P-400.
(Collection A. Thomas)

Les Airacobra I du N° 601 *Squadron* à Manston, en novembre 1941. Ce modèle a déjà terminé sa carrière opérationnelle après seulement neuf sorties ! La visite de la mission soviétique scellera définitivement son sort au sein de la RAF. (Collection A. Thomas)

réception de huit machines supplémentaires en août et dix autres en septembre, l'escadron se trouve avec sa dotation théorique, toute théorique cependant puisqu'une deuxième machine est perdue le 30 septembre. Suite à une baisse de pression dans le système d'alimentation d'essence, le AH596 doit faire un atterrissage forcé. Les conséquences seront les mêmes que pour le AH576. D'autres incidents surviennent pendant cette phase d'adaptation, mais sans aucune perte en homme ou en matériel. Malgré l'introduction rapide des machines dans l'escadron, plusieurs modifications doivent être apportées avant l'utilisation opérationnelle de l'Airacobra. Après un mois et demi d'entraînement, l'escadron est finalement prêt à engager quelques machines en opérations.

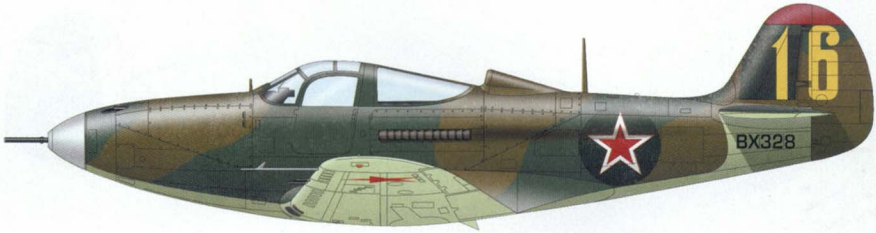
Les nombreux accidents dégradent rapidement l'image de l'Airacobra au sein de la RAF.

Airacobras of N° 601 Squadron lined up at Manston in November 1941. At that time, the Airacobra operational career was already over after only 9 sorties over occupied France! The enthusiasm of a Soviet military mission over this model will seal its fate in the RAF.

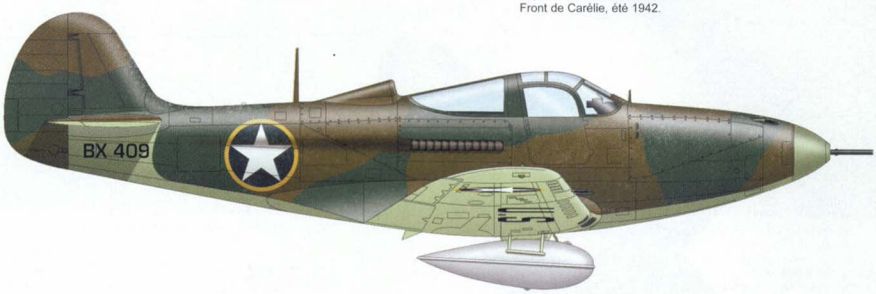
Ce premier pas reste timide et apparaît plus comme une expérience opérationnelle qu'une entrée en action définitive. Quatre machines et pilotes sont détachés sur la base de Manston au début du mois d'octobre 1941. Le 9, le *Flight-Lieutenant* Himr et le *Sergeant* Briggs décollent pour une première mission, une opération « Rhubarb » [3] aux alentours de Dunkerque. Ils reviennent après avoir accroché un chalutier en mer et « canardé » une digue.

Le lendemain, deux autres Airacobra menés par le *Pilot-Officer* Manak sont envoyés dans la même région mais ne trouvent aucun objectif à traiter. Le 11 octobre, deux missions sont menées. La première, comprenant deux avions, est effectuée près de Gravelines et Calais. Les avions ne trouvent que quelques barges accostées dans un canal situé derrière Calais, sur lesquelles ils font une passe de tir. La deuxième, comprenant trois avions, pilotés par le *Flight-Lieutenant* Himr et les *Pilots-Officers* Manak et Chivers, est réalisée sur Ostende. Ils sont aussi accompagnés par quelques Hurricane. Cependant, aucun objectif ayant une quelconque importance militaire n'est trouvé et les avions reviennent à la base sans avoir tiré un seul coup. Le lendemain, le détachement retourne à Duxford. Bien que ce ne soit pas encore officiel, le Bell Airacobra a terminé sa carrière opérationnelle au sein de la RAF. Elle aura duré trois jours au cours desquelles neuf sorties en quatre missions auront été réalisées !

L'Airacobra est retiré des opérations dans un premier temps pour des raisons techniques, le compas des avions engagés connaissant quelques problèmes. Mais d'autres ennuis vont venir s'y greffer, n'arrangeant pas l'image déjà peu reluisante de l'avion auprès du personnel de la

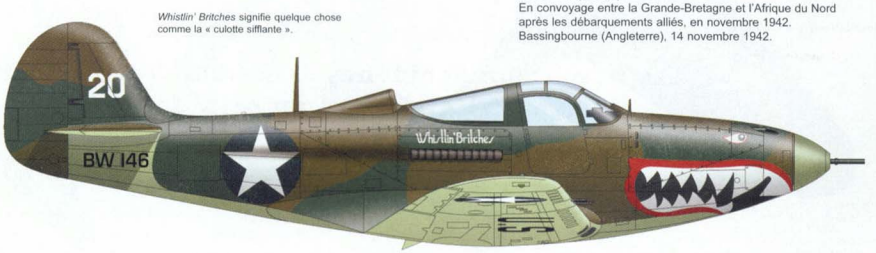


Bell Airacobra Mk. I (BX328)
19ème GvIAP
Kapitan Ivan V. Bochkov
Front de Carélie, été 1942.

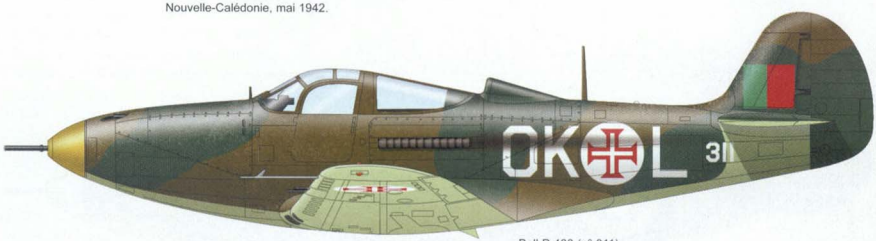


Bell P-400 (BX409)
En convoyage entre la Grande-Bretagne et l'Afrique du Nord après les débarquements alliés, en novembre 1942.
Bassingbourne (Angleterre), 14 novembre 1942.

Whistlin' Britches signifie quelque chose comme la « culotte sifflante ».



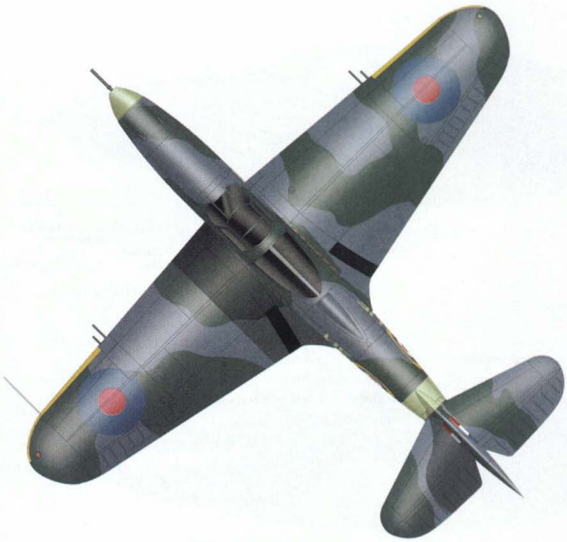
Bell P-400 (BW146)
67th *Fighter Squadron* 347th *Fighter Group*
Lieutenant Zed Fountain
Nouvelle-Calédonie, mai 1942.



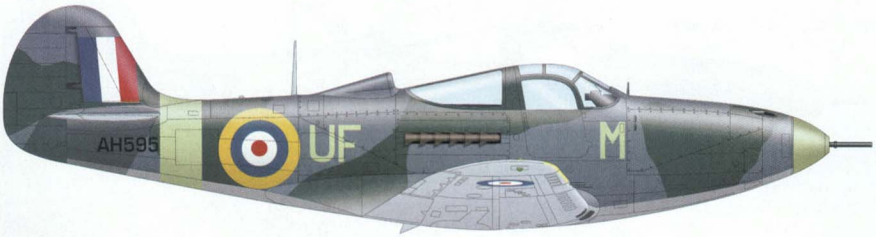
Bell P-400 (n° 311)
Escadrille OK
Ota (Portugal), 1943.

© P-A. Tilley - 04.00

Bell Airacobra Mk. I (AH595)
N° 601 *Squadron*
Manston (Angleterre), automne 1941.



Vue de dessous d'un P-400 américain.
On note que la cocarde n'apparaît que sur l'intrados gauche.



RAF. Le 22 octobre, le AH567 est victime d'un accident qui se termine bien, de même que l'accident du AH603 le 21 novembre. En revanche, le lendemain, un accident se termine mal; le *Pilot-Officer* Sewell, victime d'une panne moteur alors qu'il se trouve en approche finale pour atterrir se tue à bord du AH581.

Mais entre-temps, le sort de l'avion a été scellé. Le 8 novembre, une mission soviétique visite la base alors qu'elle est à la recherche d'aide de la part de son seul allié de l'époque. Intéressé par l'Airacobra, un accord est passé et presque tous les avions, dont la plupart sont encore dans leur caisse d'origine, sont transférés aux Soviétiques. À partir de cette date, les événements vont s'accélérer. Le N° 601 *Squadron* reste équipé de cet avion jusqu'au mois de mars 1942 et continue à voler pour que les pilotes ne perdent pas la main. C'est au cours d'un vol d'entraînement que, le 13 février 1942, le *Pilot-Officer* McDonnell se tue à bord du AH602. Pendant toute cette période, qui suit le retrait opérationnel, le taux de disponibilité reste très bas. Le maximum d'avions disponibles est atteint le 10 février avec quatre vols pour six machines en état de vol !

Le AH595 (UF-M) du N° 601 *Squadron* à Manston, en octobre 1941.
(Collection A. Thomas)

Le N° 601 *Squadron* est finalement transformé sur Spitfire Vb en mars 1942 et le 16 du mois, le dernier Airacobra quitte l'escadron. La RAF aura utilisé en tout et pour tout vingt-quatre machines au sein du « *County of London* » et neuf autres dans les centres d'essais. C'est peu par rapport aux 80 machines qui ont été sorties de leurs caisses et qui ont volé dans le ciel de Grande-Bretagne. En plus des quatre machines perdues avec le N°601 *Squadron*, cinq autres le furent dans des vols de réception ou d'essai et même au sol [4].

Les Russes seront les seuls à être ravis par les qualités du P-400.

AU PAYS DES SOVIETS

Suite à la visite de la mission militaire soviétique en novembre 1941, les Britanniques décident de fournir la quasi totalité des Airacobra disponibles qu'ils voient partir sans trop de regrets. Dès la fin du mois, les premiers prennent le chemin de l'Union Soviétique où ils arrivent à la fin du mois suivant. Tous les Airacobra passeront par le 22ème ZAP (Régiment de réserve) avant d'être affectés en unités de combat. Une équipe technique anglaise est présente en Union Soviétique en janvier 1942 pour aider les Russes à mettre en œuvre l'Airacobra.

Les Russes se montrent très vite ravis par l'Airacobra, quoiqu'ils dénoncent quelques insuffisantes notamment au niveau du système d'alimentation d'huile qui n'est pas adapté aux rigueurs de l'hiver russe, et de son moteur Allison V-1710-E4. En effet, celui-ci connaît quelques problèmes du fait de l'absence de valve permettant de réguler la pression du turbocompresseur, la suralimentation pouvant dans certaines phases de vol entraîner son explosion. Mais à des altitudes inférieures à 3 000 mètres, l'Airacobra se montre supérieur aux Yak-1 et LaGG-3. Les premières transformations commencent à la fin mars avec le 153ème Régiment de chasse (IAP), commandé par le *Major* S.I. Mirinov, Héros de l'Union Soviétique [5]. La formation est complétée en moins d'un mois et les pilotes ont alors en moyenne une douzaine d'heures sur type. Le 153ème IAP est suivi peu après par le 185ème IAP. Ces deux unités rejoignent le front près de Voronej (500 km au sud de Moscou) à la mi-juin 1942.

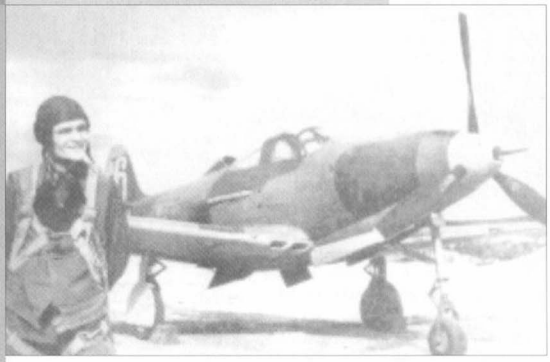
Mais ce ne sont pas ces deux unités qui utilisent l'avion au combat les premières. Le régiment qui est choisi pour cet événement est le 145ème IAP [6] qui reçoit en avril 1942 la dénomination de 19ème Régiment de la Garde (GvIAP). Il a obtenu cet honneur à la suite de ses actions sur le front de Carélie (Finlande). Le fait de rééquiper une unité de la Garde, montre en quelle estime les Soviétiques tiennent l'Airacobra. À la mi-mai, le régiment entre en opération, sans même avoir été replié sur les arrières du front [7].

Le 15 mai, une première rencontre avec la Luftwaffe a lieu, mais aucune victoire ni perte ne sont à déclarer. En revanche, le lendemain, le AH660 est perdu à la suite d'un atterrissage forcé après avoir été endommagé au cours d'un combat. Son pilote, le lieutenant I.D. Gaidaenko s'en sort sans égratignures. Ce n'est que le 15 juin 1942 que les Airacobra à l'étoile rouge revendiquent leurs premières victoires obtenues aux dépens d'une formation de 18 Ju 88 du III./KG 30 escortée par des Bf 110 du 10(Z)./JG 5 de *Oberleutnant* Karl-Fritz Schloßstein, as aux huit victoires. Ils revendiquent neuf victoires sans perte, dont trois remportées (deux partagées) par le capitaine I.V. Bochkov, as aux 39 victoires [8].

Above:
AH595 of N° 601 Squadron at Manston in October 1941.

Below:
Probably the last surviving Airacobra, AH574 was used for various tests, including deck landings by the Royal Navy, hence the hook under the rear fuselage. This particular machine was only struck out of charge in March 1948.

Le dernier Airacobra en service en Grande-Bretagne est probablement le AH574, utilisé pour différents essais, notamment d'appontage par la Royal Navy. On distingue la crosse sous l'arrière du fuselage ainsi que les repères pour les mesures par théodolite.
L'avion ne sera rayé des contrôles qu'en mars 1948.
(Collection R.C. Sturtivant)



Le capitaine Ivan V. Bochkov, devant son P-400 portant encore le camouflage de style RAF.
Après avoir remporté 39 victoires avec le 145ème IAP (devenu 19ème GvIAP le 7 mars 1942), il sera tué en combat le 4 avril 1943.
(Photo C-F. Guest, via K. Stenman)

Above:
Captain Ivan V. Bochkov, in front of his P-400 still bearing the RAF style camouflage scheme. After having claimed his 39th victory with19th GvIAP (ex-145th IAP), he was killed in action on April 4, 1943.

Below:
67th FS P-400s at Guadalcanal (Henderson Field), Summer 1942. The red «meatball» of the national markings has still to be overpainted.

Dans la foulée du 19ème Régiment, un autre régiment de la Garde se convertit sur la machine, le 20ème GvIAP (ex 147ème IAP), toujours dans le même secteur d'opérations. En 1942, ce front est plutôt tranquille et les combats sporadiques, à l'inverse de ce qui se passe plus au sud. Le 9 septembre 1942, le lieutenant Y.A. Krivocheyev du 19ème GvIAP entre en collision volontairement avec un Bf 109 allemand après avoir épuisé ses munitions. Il recevra à titre posthume la Médaille de Héros de l'Union Soviétique en février 1943.

Pendant ce temps les 153ème et 185ème Régiments de chasse sont engagés au combat là où les forces allemandes ont débuté leur offensive d'été. Les victoires s'accumulent, mais les pertes sont conséquentes. À la fin du mois de septembre, le 153ème a effectué plus de 1 000 sorties et revendiqué la destruction de 64 avions de l'Axe, mais a perdu huit Airacobra au combat et trois autres dans des accidents, quatre pilotes ont été tués. Déjà, pour compenser partiellement les pertes en matériel, le 185ème IAP est dissous en août 1942 et ses avions versé au 153ème IAP. Ce dernier est retiré des opérations en septembre et en récompense de ses actions sur le front, il est rebaptisé peu après 28ème GvIAP.

Cependant, le nombre des Airacobra en service reste tout au long de 1942, très limité. Ce sont surtout des Airacobra fournis par la Grande-Bretagne qui viennent des parcs anglais ou directement déroutés des ports anglais vers les port russes. Sur les 220 machines qui ont débarqué en Grande-Bretagne entre août 1941 et mars 1942, pas moins de 165 sont remises en caisses et envoyées en Union Soviétique pour la plus grande partie entre novembre 1941 et septembre 1942. À cela, s'ajoutent celles qui ont été directement déroutées d'Union Soviétique sur les cargos faisant route vers le Royaume-Uni. Environ une centaine sont concernées, mais les *U-Boote* prélèveront leur tribut sur ces 265 Airacobra, et 54 n'arriveront jamais à bon port. S'ajoutent quelques P-39D fournis par les Américains qui, étant eux-mêmes confrontés à une pénurie de matériel suite à leur entrée en guerre récente, envoient les P-39 en priorité vers les unités de l'USAAF, au détriment des unités russes [9].

L'impact de ces avions sur le conflit en 1942 reste bien sûr négligeable, mais les pilotes russes ont appris à apprécier néanmoins leurs qualités intrinsèques et finissent par en demander davantage aux Américains. Dans les deux années qui suivent, les Américains commandent plusieurs milliers de P-39, la plupart au titre du « Prêt-Bail », et les Soviétiques finiront par recevoir plus de la moitié de la production du P-39, soit près de 5 000 exemplaires.

À court de matériel, les Américains détournent les P-400 pour les envoyer dans le Pacifique.

DES UTILISATEURS INATENDUS

Les États-Unis, surpris par leur entrée en guerre en décembre 1941 et surtout par l'avance fulgurante des forces japonaises dans les semaines qui suivent, se trouvent vite à court de matériel aérien. De ce fait, toute livraison de matériel à des forces aériennes amies est provisoirement suspendue. Des dizaines de Boston, Liberator, Kittyhawk et Airacobra sont alors détournées de leurs destinations premières. Pour ces derniers, ce ne sont pas moins de 200 machines qui attendent de partir vers les ports anglais ou sont encore à fabriquer. En plus de ces machines qui sont saisies aux Etats-Unis, certaines sont aussi récupérées dans les parcs en Grande-Bretagne, et d'autres sont interceptées alors qu'elles sont en route pour Mourmansk, soit environ 180 avions supplémentaires. En tout, les Américains vont prendre en compte environ 370 machines.

Les équipements des Airacobra destinés aux Anglais étant trop différents, les Américains dénomment ces machines P-400 pour éviter de fâcheuses méprises lors des entretiens mécaniques. Certaines machines restent aux États-Unis pour entraîner des centaines de nouveaux pilotes. On retrouve, parmi les unités les plus connues, le 56th FG, où le futur as Hubert Zemke est muté, groupe qui s'illustrera par la suite sur P-47 en Europe. Mais pour le plupart des P-400, l'avenir sera un peu plus mouvementé, et ils seront envoyés sur deux théâtres d'opérations, le Pacifique et l'Afrique du Nord.

La première zone d'opérations qui voit arriver le P-400 est la Nouvelle-Guinée. L'utilisation du P-400 dans cette région intervient en mai 1942. Deux escadrons du 35th FG, les 39th et 40th FS, arrivent tour à tour avec leur

Des P-400 du 67th *Fighter Squadron* (347th *Fighter Group*) sur le terrain de Henderson Field, à Guadalcanal, été 1942. Au premier plan, le BW167. Les appareils portent encore le centre rouge sur leurs cocardes ainsi que le dessous des saumons d'aile en blanc.
(Collection J. Scutts)

équipement pour relever le personnel du 8th FG doté de P-39, car les pilotes sont particulièrement touchés par la malaria, un véritable fléau dans la région.

Le 9 juin, les pilotes du 35th FG abattent cinq « Zéro » au dessus de Morobe, sur la côte nord-est de la Nouvelle-Guinée. Les P-400 du 40th FS se distinguent le 11 juillet en abattant quatre bombardiers japonais et un « Zéro » au-dessus de Port Moresby sans perte. À cette date, le groupe a pris en compte pas moins de 83 P-400, bien qu'une partie d'entre eux sert de magasin de pièces détachées. Il faut soustraire à ce total neuf P-400 perdus du fait de l'ennemi entre le 20 mai et le 4 juillet 1942, huit autres en opérations et trois détruits au sol. Tout ceci démontre que les combats ont été durs. Le P-400 commence à être remplacé progressivement par les versions du P-39D à partir d'août 1942. Cela n'empêche pas le 40th FS encore équipé du matériel britannique de s'illustrer, notamment le 27 du même mois, où les pilotes abattent cinq autres « Zéro » (plus un probable et un endommagé). Le P-400 disparaît discrètement de la scène vers la fin de l'année 1942, remplacé par des P-39 flambant neufs.

Ci-dessous :
un autre P-400 du 80th *Fighter Squadron* en Nouvelle-Guinée. (Collection J. Stanaway)

En bas :
des P-400 internés au Portugal et remis en service sur la base d'Ota, au sein de l'Aeronautica Militar.
(Photo FAP, via Dr. D. Monteiro)

À bord de son P-400, le *Captain* Dale Brannon descend trois « Zéro » en deux sorties

GUADALCANAL

Devant l'urgence de la situation dans le Pacifique, les escadrons de chasse de AAF sont envoyés dans le secteur. Parmi ceux-là, figure le 67th *Fighter Squadron*. Après avoir transité par Melbourne en Australie, il prend ses quartiers en mars 1942 à Nouméa en Nouvelle-Calédonie. Peu de temps après, 45 avions en caisses arrivent dans le port de Nouméa. En moins de quatre semaines, 36 avions sont remontés, les autres étant sacrifiés pour fournir un stock de pièces détachées. Dès que les premiers avions sont prêts à être utilisés, des patrouilles ont lieu dans le ciel de Nouvelle-Calédonie. Entre-temps, la bataille pour Guadalcanal a commencé et les Américains ont besoin d'appui aérien.

Le 22 août, cinq P-400 dirigés par le *Captain* Dale D. Brannon atterrissent à Henderson Field sur l'île de Guadalcanal. L'entrée en action ne tarde pas et dès le 24 août, ils sont appelés à intercepter une formation japonaise partie du porte-avions *Ryujo*. Au cours du combat qui suit, le *Captain* Brannon et le *2nd Lieutnant* Deltis H. Fincher abattent chacun un « Zéro ». Avant la fin du mois, le reste de l'escadron rejoint pour prendre part aux combats.

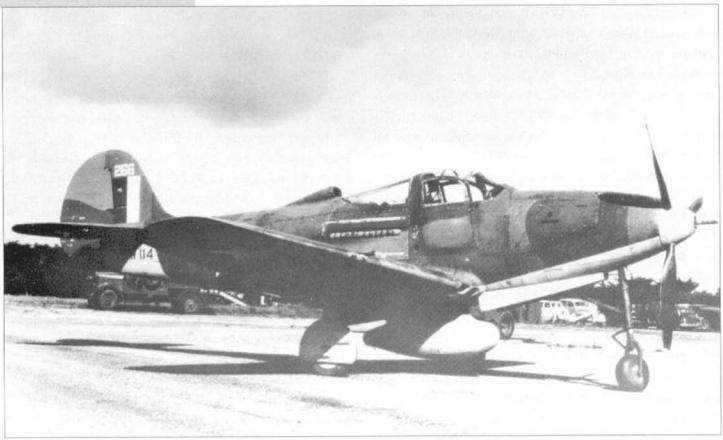
Les sorties se succèdent et, le 30 août, au cours de l'interception d'une formation lancée des porte-avions japonais *Shokaku* et *Zuikaku*, les P-400 du 67th FS essuient un sérieux revers face aux « Zéro » de la marine Impériale. Si le *Captain* Brannon réussit à envoyer au tapis deux « Zéro », sa formation de sept P-400 se fait étriller et quatre machines sont perdues ainsi que deux pilotes. La fièreté même des pilotes de l'Air Force est mise à rude épreuve, sachant qu'au cours de la même mission, les huit F4F Wildcat de l'USMC ont revendiqué huit « Zéro » et n'ont perdu aucune machine !

De surcroît, les mécaniciens des P-400 connaissent des problèmes avec le P-400. Cet avion prévu à l'origine pour les Anglais est équipé d'un système d'alimentation en oxygène du pilote (modèle VIII-D) à haute pression pour lequel les personnels au sol ne disposent pas de matériel d'entretien pas plus que de matériel pour pouvoir le mettre en œuvre. Ceci oblige les pilotes du 67th FS à se passer du système d'oxygène, les handicapant terriblement pour intercepter les formations japonaises qui volent à haute altitude. Le désastre du 30 août et ces problèmes amènent un changement de stratégie. Les P-400 seront désormais chargés des missions d'appui où leur canon de 20 mm sera bien utile.

À partir de début septembre, les P-400 mitraillent les positions japonaises et parfois les attaquent à l'aide de bombes (135 et 45 kg généralement). C'est au cours de

Below:
Another P-400 of 80th FS in New Guinea.

Bottom:
P-400s interned in Portugal and used by OK Squadron at Ota.



Portant encore son numéro de série (BW114) et la flamme de dérive britanniques, ce P-400 photographié sur la base australienne de Laverton, arbore les étoiles américaines sur le fuselage et les plans. Le nombre « 266 » sur le sommet de dérive fait probablement allusion au code d'une unité d'entraînement. (Collection J. Mutin)

l'une de ses sorties, le 8 septembre, qu'un P-400 s'écrase en bout de piste après avoir interrompu son décollage. L'avion est détruit mais le pilote s'en sort presque indemne. Le 11 septembre, le terrain est attaqué par des « Betty » qui occasionnent des dégâts : un P-400 est détruit et plusieurs Américains sont blessés, dont le *Captain* Brannon et le *2nd Lieutnant* Fincher. Ils sont évacués trois jours plus tard. Mais la guerre continue.

Le 22 septembre, un Airacobra est abattu par la DCA, mais le pilote arrive à survivre. Il rejoint son unité par la suite après avoir vécu deux semaines dans la jungle. Les conditions opérationnelles et climatiques ont vite fait de réduire le nombre de P-400 opérationnels. Au 13 octobre, on ne compte que quatre P-400 et trois le 25 octobre. Le 67th FS continue à voler tant bien que mal avec ses faibles moyens jusqu'au 22 décembre 1942, date à laquelle il est replié vers l'arrière pour une période de repos bien méritée. Malgré leurs missions orientées vers l'appui, ils ont été quelquefois appelés à lutter contre les avions japonais et quelques victoires supplémentaires ont été revendiquées. La seizième et dernière victoire de ce tour d'opérations est attribuée au *Captain* John A. Thompson, le 16 décembre sur un « Zéro ». Mais entre-temps, arrivent, pour renforcer les maigres forces en présence, d'autres escadrons de chasse de l'USAAF : 12th et 70th FS sur P-39, 44th et 68th FS sur P-40 et 338th FS sur P-38. Le 67th FS reviendra en opérations après sa période de repos à Guadalcanal, équipé de P-39 cette fois-ci.

Les six mitrailleuses et le canon de 20 constituaient un déluge de feu efficace contre les véhicules.

TOUT SAUF LE CLUB MED

À l'opposé du Pacifique, il est un moment envisagé d'équiper un ou deux groupes de chasse de l'USAAF qui doivent rejoindre l'Europe. Cette décision semble logique, puisque l'AAF a déjà équipé cinq de ses groupes de chasse sur P-39D et que des machines se trouvent déjà sur place, en Grande-Bretagne. Ce projet ne connaît pas de suite et les groupes qui arrivent en Angleterre en 1942 sont finalement dotés de Spitfire Mk.V prêtés par les Anglais, après s'être entraînés brièvement sur P-400. Les avions réservés aux Américains trouvent néanmoins une utilité après le débarquement anglo-américain de novembre 1942 en AFN. Deux groupes sur P-39/P-400 (81st FG et le 350th FG) sont envoyés en Afrique du Nord par voie aérienne. Les P-400 sont regroupés au sein du 350th FG (345th et 347th FS, le 346th vole lui sur P-39L) et vont opérer ainsi pendant la campagne de Tunisie.

Les P-400 entrent en action en janvier 1943 dans des missions d'appui. Dès le 1er mars, le 350th FG est relégué à des missions de protection côtière. Il est relevé par le 81st FG le 21 avril 1943 et participe aux dernières missions contre les forces de l'Axe.

Les avions du 350th FG subissent des pertes sévères pendant leur séjour, toutes dues à la DCA. Suite à l'expérience du P-400 dans le Pacifique Sud, ils sont utilisés comme avions d'appui, de concert avec les P-38 qui leur servent d'escorte.

Un ancien pilote du 93rd FS (81st FG), Werner Lueckhoff a bien résumé les missions du P-400 [10] :

« *En Afrique du Nord, tout comme dans le Pacifique, la qualité du P-400 a principalement résidé dans sa puissance de feu. Les quatre mitrailleuses de 7,62 mm dans les ailes, les deux mitrailleuses de 12,7 mm dans le nez et son canon de 20 mm constituaient un déluge de feu très efficace contre la plupart des véhicules. Bien sûr, son canon ne pouvait pas détruire un blindé, mais était capable de le déstabiliser en endommageant les bogies et les chenilles, mais la vitesse initiale de l'obus restait*

This USAAF P-40 still bears its RAF serial number (BW114) and British fin flash. It is seen here at Laverton, Australia, where it was probably reserved to training (hence the number «266» on the fin?).

insuffisante pour percer la carapace d'acier du char. Il était plus rapide à basse altitude que les Bf 109 et Fw 190 que les Allemands alignaient et le P-400 virait plus court qu'eux ».

Tout au long de cette période, les Américains connaissent de graves problèmes de fiabilité avec le moteur Allison. Une fois la campagne de Tunisie terminée en mai 1943, le 345th FS reçoit des P-39N flambants neufs et le 347th FS est transformé sur P-38G.

LES P-400 PORTUGAIS

Mais entre-temps, le P-400 est utilisé par un intervenant inattendu qui sera aussi le dernier. Les avions qui partent de Grande-Bretagne pour l'Afrique du Nord (Casablanca, au Maroc), sont parfois obligés d'atterrir au Portugal, à cause d'erreurs de navigation ou d'ennuis mécaniques. Entre décembre 1942 et février 1943, seize P-400 [11] arrivent de cette manière. Immédiatement confisqués, ils sont remis en service au sein de l'Aeronautica Militar en juin 1943 après de courtes négociations avec les autorités américaines. Ils sont immatriculés dans la série 300-318 et équipent l'escadrille « OK » stationnée sur la base aérienne n° 2 d'Ota. Les pilotes et mécaniciens portugais connaissent des problèmes au cours de leur transformation, puisqu'aucun manuel n'a été fourni par les Américains et que le P-400 est le premier avion à train tricycle de l'aviation militaire portugaise. L'arrivée de quelques mécaniciens de l'USAAF améliore un peu les choses. Les difficultés rencontrées sont mises en évidence avec l'accident mortel du 16 août 1943 du n° 304 (OK-E), causant la mort de son pilote le sergent-chef Augusto Alves Ferreira. Le P-400 connaîtra d'autres accidents jusqu'à son retrait du service. Les survivants (308, 310, 311, 313, 314 avec deux P-39L) seront retirés du service au début de 1950.

Ci-dessus :
le P-400 BW160 surpris par l'objectif sur une base nord-américaine au printemps 1942. Les disques rouges viennent juste d'être effacés des cocardes.
(Collection J. Stanaway)

Ci-dessous :
un P-400 servant à l'entraînement aux États-Unis.
(Archives Aéro-Journal)

Perdus ou en détresse, 16 P-400 se posent au Portugal où ils sont confisqués.

PAS SI MAUVAIS QUE ÇA…

Quoi qu'on dise, à la lumière de ses campagnes, le P-400 n'est pas le mauvais cheval que l'on veut bien le faire croire. C'est surtout un avion novateur, qui va surprendre une génération de pilotes. Son domaine d'utilisation a été mal défini au départ, mais à partir du moment où il a trouvé son « créneau », le P-400 (tout comme le P-39) va se révéler une machine redoutée par ses adversaires. Que les Soviétiques en aient demandé et redemandé montre que cet avion avait des qualités qu'ils ont su mettre en valeur.

NOTES

[1] Immatriculés AH570-739 (170, contrat A-218), AP264-384 et BW100-183 (205, contrat A-1326), BX135-434 (300, contrat A-1476).
[2] Ex 40-2981, 2983, 2983 respectivement.
[3] Mission dont le but premier est de montrer « les couleurs » et attaquer des objectifs d'opportunité au dessus de l'Europe occupée. Ces missions engagent toujours de petites formations de combat.
[4] AH598 (15.11.41), AH614 (28.01.42), AH693 (14.01.42), AH696 (10.01.42), AP309 (07.05.42).
[5] Il survivra à la guerre et terminera sa carrière comme général de corps d'armée aérienne dans les années soixante.
[6] En 1942, un régiment de chasse, normalement doté de trois escadrilles de 10 avions, s'est vu supprimé l'une de ses escadrilles, suite à l'hémorragie de 1941, et ne comporte plus que 20 avions en dotation théorique. Vers 1943, le régiment de chasse prendra sa dotation normale de 30 avions.
[7] On notera la rapidité de la transformation sur du matériel complètement nouveau : deux semaines !
[8] Bochkov sera abattu et tué le 4 avril 1943 à bord d'un P-39. Il avait alors 39 victoires à son actif (32 partagées) en 308 sorties et 43 combats. Il reçu à titre posthume la médaille de Héros de l'Union Soviétique.
[9] Les Soviétiques devaient recevoir une bonne partie du contrat AC 156 du 17.09.41, portant sur 186 P-39D-1 (41-38220/38404 et 38563) qui sont pratiquement identiques à l'Airacobra Mk.I.
[10] *Spitfires e Hurricanes em Portugal* – Mário Canongia Lopes – Dinalivro, Lisbonne, 1994.
[11] Bien que le chiffre exact diffère selon les sources consultées, il semble que le Portugal ait mis en ligne 16 P-400 et 4 P-39L. Dans la même escadrille figure un P-38G (OK-T) arrivé dans les même circonstances et immatriculé dans un premier temps 355, puis 300 après le crash du P-400 n° 301, le n° 300 prenant alors le matricule 301.

Above:
A P-400 (BW160) on an airfield in the US in Spring 1942. The red disk has just been painted out on the roundels.

Below:
A P-400 of a US-based training unit.

Rabaul, Rayack, Minsk, Rio, Léopoldville...

Vous ne pouvez pas nous reprocher de ne pas vous faire voyager !

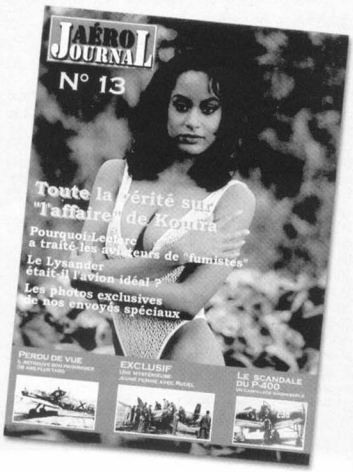
Aero-Files n°1
Arsenal VG.33
is also available
in English

Seuls les numéros qui ne sont pas barrés sont encore disponibles.
Pour vous les procurer, voyez en page 70.

Il reste encore quelques exemplaires du hors-série sur l'ordre de bataille de l'armée de l'Air et de l'aéronautique Navale au 10 mai 1940, au prix de FRF 30.- plus port (FRF 4,oo).

Il reste encore quelques exemplaires de l'Aéro-Files consacré à l'Arsenal VG.33, en français et en anglais, au prix de FRF 20.- plus port (FRF 4,oo). À la commande, précisez la langue : français ou anglais.

Et en prime, nous vous offrons la couverture à laquelle vous avez échappé.



Le livre de référence

- + 750 pilotes français et étrangers, ayant remporté au moins une victoire homologuée avec l'armée de l'Air, l'aéronautique Navale ou la RAF, entre le 3 septembre 1939 et le 8 mai 1945.
- des biographies détaillées de plus de 50 pilotes.
- + 300 photos, pour la plupart inédites, avec des légendes "musclées".
- 75 profils en couleur.
- 180 pages, grand format (24 x 32), dont 16 en couleur.

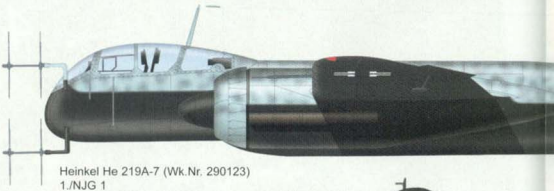
Pour le commander, voyez page 70.

Le Do 217J porte les croix noires sur les plans.

Dornier Do 217J-1
235ª *Squadriglia*, 60° *Gruppo*
Lonate Pozzolo (Italie), fin 1942.

À bord de cet appareil, Alwyn B. Downing et son opérateur radar, le *Flight Sergeant* John T. Lyons, ont obtenu cinq victoires contre des Ju 52 au large de Cagliari à l'aube du 30 avril 1943.

Bristol Beaufighter NF 6F (V8755)
N° 600 *Squadron*
Flight Sergeant A.B. Downing
Blida (Algérie), 30 avril 1943.



Heinkel He 219A-7 (Wk.Nr. 290123)
1./NJG 1
Westerland, île de Sylt (Frise Septentrionale), 8 mai 1945.

Douglas Havoc Mk. I Turbinlite (BD111)
N° 1451 *Flight*
Hunsdon, juillet 1942.

Messerschmitt Bf 110G-4d/R3 (Wk.Nr. 140655)
Stab NJG 1 - Avion du *Hauptmann* Hans-Joachim Jabs, « emprunté » par un autre équipage qui a cherché refuge en Suède, le 1er mai 1945.

La couleur des gouvernails est donnée sous toute réserve.

Northrop P-61A-10 (42-5569)
425th *Night Fighter Squadron*
Lieutenant B. Heflin - *Flying Officer* W.B. Besach (RAF)
Vannes (France), octobre 1944.

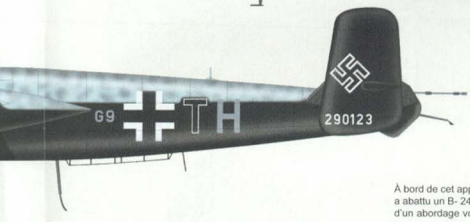
Night birds

© P-A. Tilley - 04.00

Oiseaux de nuit

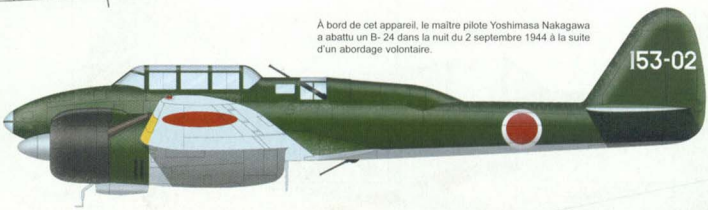
Focke-Wulf Ta 154A-2
Stab III./NJG 3
Lechfeld, mai 1945.

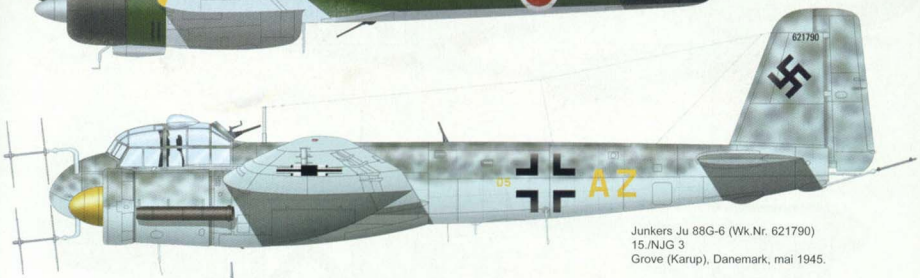
Bristol Blenheim Mk. IVF (Z5722)
N° 68 *Squadron*
Wing Commander The Honourable John WM Aitken
Catterick (Royaume-Uni), février 1941.



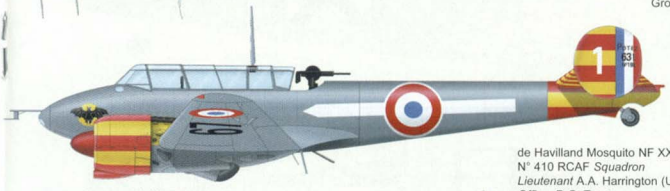
Nakajima J1N1-S (Irving)
Sentô 901, 153 *Kokûtai*
Davao (Philippines), septembre 1944.

À bord de cet appareil, le maître pilote Yoshimasa Nakagawa a abattu un B- 24 dans la nuit du 2 septembre 1944 à la suite d'un abordage volontaire.





Junkers Ju 88G-6 (Wk.Nr. 621790)
15./NJG 3
Grove (Karup), Danemark, mai 1945.

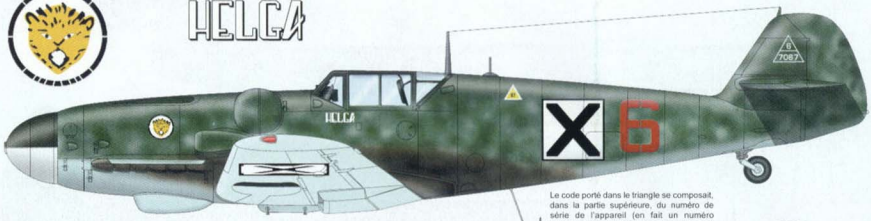


Potez 631 n° 198 (X-967)
ECN 1/13
Nîmes-Courbessac (France), été 1941.

de Havilland Mosquito NF XXX (MM767)
N° 410 RCAF *Squadron*
Lieutenant A.A. Harrington (USAAF) - *Flying Officer* D.G. Tongue
Lille-Vendreville (France), 29 octobre 1944.

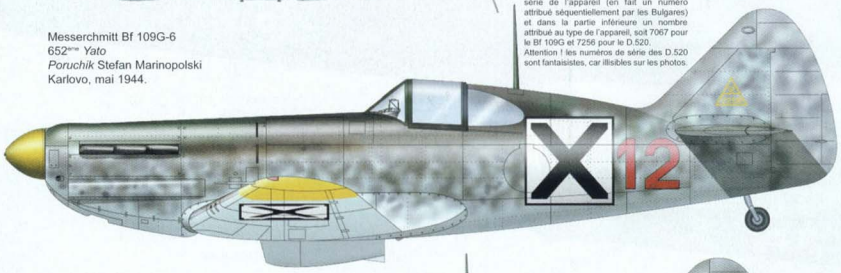
À bord de ce Mosquito, l'équipage a obtenu 4 victoires, dont 3 contre des Ju 88G dans la seule nuit du 25 au 26 novembre 1944 dans la région de Muntz.

HELGA

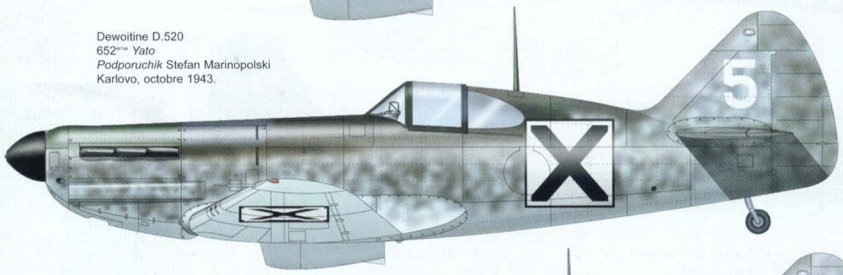


Le code porté dans le triangle se composait, dans la partie supérieure, du numéro de série de l'appareil (en fait un numéro attribué séquentiellement par les Bulgares) et dans la partie inférieure un nombre attribué au type de l'appareil, soit 7067 pour le Bf 109G et 7256 pour le D.520. Attention ! les numéros de série des D.520 sont fantaisistes, car illisibles sur les photos.

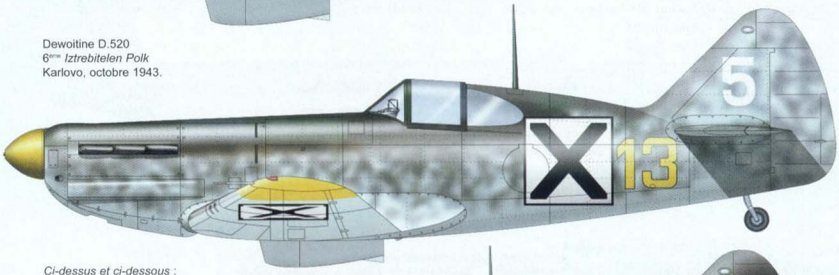
Messerchmitt Bf 109G-6
652ème *Yato*
Poruchik Stefan Marinopolski
Karlovo, mai 1944.



Dewoitine D.520
652ème *Yato*
Podporuchik Stefan Marinopolski
Karlovo, octobre 1943.

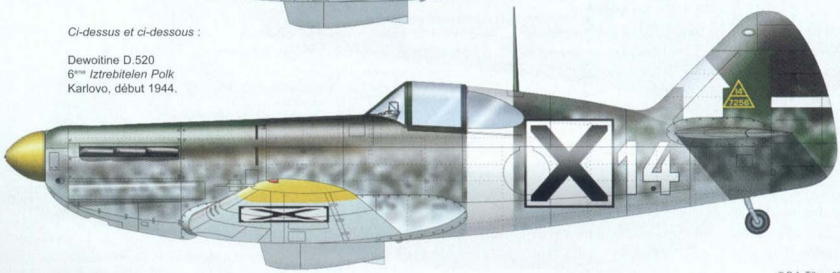


Dewoitine D.520
6ème *Iztrebitelen Polk*
Karlovo, octobre 1943.



Ci-dessus et ci-dessous :

Dewoitine D.520
6ème *Iztrebitelen Polk*
Karlovo, début 1944.



© P-A. Tilley - 03.00

Rendez-vous dans 38 ans

Josef Fregosi
en collaboration avec
Bill Mays

Par une froide soirée de janvier 1982, un habitant d'Anchorage (Alaska) est dérangé par la sonnerie du téléphone.

– Je suis bien chez Martin Hettinga, habitant autrefois à Vicksburg, dans le Michigan ? La voix est émue, l'accent assez rocailleux.

– Oui, c'est bien moi, mais qui est à l'appareil ?

– Vous n'en avez pas une petite idée ?

Et comment pourrait-il en avoir une, de petite idée, Martin Hettinga ? Après un court silence, le mystérieux interlocuteur reprend.

– Vous m'aviez dit de venir vous voir après la guerre. Je suis l'officier bulgare qui vous a fait prisonnier. Cela fait trente-huit ans que je vous cherche. Eh bien ! me voilà !

Commence alors une longue conversation, aboutissement de trente-huit longues années de recherches menées par Stefan Marinopolski, ancien pilote de chasse de la Vozdusni na Negovo Velichestvo Voiski (force aérienne royale bulgare).

Stefan Marinopolski est né le 27 novembre 1920 dans la ville de Russe, qui comme son nom ne l'indique pas, se trouve au bord du Danube, dans le nord de la Bulgarie. Fils de militaire, il rêvait, quand il était jeune, de devenir prêtre ou alors ingénieur. Bref, il n'était pas vraiment fixé quand le destin se manifesta sous la forme d'un aéroplane qui traversa un beau jour le ciel bleu de la ville de Russe. Son avenir était désormais tracé : il serait aviateur.

En 1937, comme son père une vingtaine d'années auparavant, il entre au collège militaire, dont il sort deux ans plus tard pour suivre les cours de l'école militaire royale à Sofia. Poursuivant son rêve, il le réalise enfin en juillet 1940 lorsqu'il est lâché en solo sur un Focke-Wulf Fw 44. Il suit ensuite le cursus classique du pilote militaire, volant sur différents types d'avions parmi lesquels des DAR-3 Garvan II, DAR-9 et Bulgarski-Caproni KB-3.

En juin 1941, Marinopolski est sélectionné parmi un groupe de pilotes bulgares pour être envoyé à l'entraînement à Caserta, en Italie, sous le contrôle de la Regia Aeronautica. Dans ce centre, situé dans la banlieue napolitaine, il vole sur de nombreux avions légers italiens, dont des Breda 25 et 28 et Meridionali Ro 41. Pendant cette période, il profite également de l'enseignement des pilotes italiens qui ont autrefois combattu en Espagne.

En octobre 1941, il rentre au pays où il est promu au grade de *Podporuchik* (sous-lieutenant) le 30 janvier 1942. Il est affecté au 1[er] *Rasuznavatelen Polk* (régiment de reconnaissance), basé à Bozhourishte. C'est à cette époque que la Bulgarie entre officiellement en guerre, aux côtés des Allemands (13 décembre 1941). En mars 1943, Marinopolski est sélectionné pour entrer à l'école de chasse de Dolna Mitropolija.

À sa sortie, il est affecté à la 652[ème] *Yato* (escadrille) du 6[ème] *Iztrebitelen Polk* (régiment de chasse), installé sur l'aérodrome de Karlovo, à la sortie de Sofia. Il arrive au moment où les bombardiers américains commencent à faire des apparitions de plus en plus fréquentes au-dessus du territoire bulgare, notamment pour aller attaquer les raffineries de pétrole en Roumanie. À cette époque, son escadrille vole sur Avia B.534, un biplan de chasse totalement inadapté aux nouvelles conditions de la guerre aérienne. En octobre, ces biplans sont remplacés par des Dewoitine D.520 que la Luftwaffe vient juste de céder à la Bulgarie.

Toutefois, en octobre 1943, le D.520 est à peine mieux adapté à la guerre aérienne... En outre, plusieurs pilotes

Stefan Marinopolski dans son Bf 109G-6 baptisé « Helga » à Karlovo, le 28 mai 1944. (Photo S. Marinopolski, via l'auteur)

Des pilotes bulgares devant un D.520 à Karlovo, fin 1943. (Collection de l'auteur)

bulgares se tuent aux commandes de ce gracieux et agile chasseur. Le D.520 développe en effet une tendance au roulis qui se termine fréquemment par une vrille. Marinopolski se rappelle que la solution est venue d'un pilote français, un certain lieutenant Geckmier, qui convoyait les D.520 entre la France et la Bulgarie. Il expliqua aux pilotes bulgares que lorsque l'appareil partait en vrille, le mieux était de tout lâcher plutôt que de tenter de contrer la vrille. Alors que toute manœuvre classique entraînait immanquablement l'accident, livré à lui-même, le D.520 retrouvait tout seul son assiette. Ce conseil devait sauver la vie de plus d'un pilote bulgare.

Les pilotes de la 652ème *Yato* utiliseront leurs D.520 avec succès à diverses reprises. En particulier, le 30 décembre 1943, quand Marinopolski engage le combat avec des B-24 des 98th et 376th *Bombardment Groups* de la 15th *Air Force* au-dessus de Sofia. Marinopolski en a conservé le souvenir :

« *À une altitude de 4 000 à 4 500 mètres, j'ai fait une passe frontale. Je ne visais pas un avion en particulier, mais je tirais sur tous. J'ai mitraillé la formation entière et j'ai juste aperçu une explosion* ».

En voyant s'approcher dangereusement un groupe de P-38 Lightning, Marinopolski dégage prudemment. L'un de ses équipiers rapportera plus tard avoir vu un B-24 de la formation que Marinopolski avait attaquée perdre de l'altitude et sembler fortement endommagé. Des soldats en Yougoslavie trouveront l'épave d'un B-24 et Marinopolski recevra le crédit d'une victoire confirmée.

En janvier 1944, la 652ème *Yato* est transformée sur Messerschmitt Bf 109G-2 et G-6, une franche amélioration. Dans les mois qui suivent, les batailles aériennes se durcissent et les chasseurs bulgares sont engagés d'une manière fréquente. Si Marinopolski ne remporte pas alors une seule victoire, il échappe de peu à la mort.

C'est un lieutenant français qui explique aux Bulgares comment sortir d'une vrille en D.520.

Le 17 avril 1944, des B-24 font à nouveau leur apparition dans le ciel de Sofia. Leurs objectifs sont, une fois encore, les gares de triage et les voies ferrées aux alentours de la capitale. Jusque là Marinopolski et ses camarades se sont frottés aux B-24 et à leur habituelle escorte de P-38, mais en ce jour précis, ils découvrent un nouvel adversaire de taille, le P-51 Mustang. Pour la première fois, des P-51 du 31st *Fighter Group* survolent la Bulgarie. À la première rencontre, les Bulgares confondent la silhouette du Mustang, qu'ils connaissent mal, avec celle du Bf 109. Profitant de la confusion, les Américains massacrent la formation bulgare. En quelques minutes, neuf Bf 109 sont abattus en flammes, faisant quatre tués et cinq blessés. Sept autres Messerschmitt, dont celui de Marinopolski, sont endommagés à des degrés divers.

Dans la matinée du 23 juin 1944, une formation de B-17 et de B-24 de la 15th AF vole en direction des raffineries de Ploesti et de Giurgiu en Roumanie. Parmi ces avions se trouve le B-17 42-5951, baptisé « Opissonya », appartenant au 341st *Bombardment Squadron* du 92nd *Bombardment Group*. L'équipage, commandé par le *2nd Lieutenant* Edwin Anderson, se compose du *2nd Lieutenant* William Symons, copilote, le *Lieutenant* Robert Newsom, navigateur, le *2nd Lieutenant David* Kingsley, bombardier, *Sergeant* John Meyer, mécanicien, *Sergeant* Lloyd Kane, radio, *Sergeant* Michael Sullivan, mitrailleur de queue, *Sergeant* Stanley Kmiec, mitrailleur ventral et *Sergeants* Martin Hettinga et Harold James, mitrailleurs de sabord. L'équipage d'Anderson a participé à plusieurs autres missions au-dessus du « nid de *flak* » de Ploesti sans incident majeur. Cette fois, sa chance va tourner.

À l'approche de l'objectif, le *box* dans lequel se trouve Anderson est assailli par dix à vingt Messerschmitt Bf 109 et Focke-Wulf Fw 190. En quelques instants, deux B-17 sont abattus par les chasseurs qui cessent leurs attaques au moment où les bombardiers entrent dans la zone réservée à la *flak*. Au moment où il s'apprête à larguer ses bombes, « Opissonya » est atteint par un obus à l'aile gauche, qui fait un trou de 30 cm de diamètre juste après le moteur n° 1. Un second obus explose près de la queue, endommageant la dérive et détruisant le système d'oxygène. Coupant le moteur n° 1, Anderson réussit à tenir son avion en ligne de vol le temps de lancer ses bombes.

À la sortie du « couloir de *flak* », le B-17 attire bien malgré lui l'attention de plusieurs Bf 109. Les chasseurs mettent le moteur n° 2 hors d'usage et un nuage de fumée blanche jaillit de l'aile gauche. L'équipage n'est pas épargné, car un obus de 20 mm explose dans la queue et blesse sérieusement le *Sergeant* Sullivan au bras et à l'épaule droits. Pire encore, cet obus a déchiré le parachute du mitrailleur ! Malgré ses blessures, Sullivan rampe jusqu'aux sabords, où Hettinga et James tentent de lui prodiguer les premiers soins. N'y parvenant pas, ils appellent le *Lieutenant* Kingsley à la rescousse. Celui-ci applique un garrot qui arrête l'hémorragie. Mais, Sullivan n'est pas le seul blessé, car l'équipage découvre que le *Sergeant* Kmiec, dans sa tourelle ventrale, a aussi été touché par les balles des chasseurs.

Vainqueur et vaincu. À gauche, Stefan Marinopolski, et à droite, le *Lieutenant* Edwin Anderson en route vers un camp de prisonniers. (Photo S. Marinopolski, via l'auteur)

« Opissonya » quitte l'espace aérien de la Roumanie pour entrer dans celui de la Bulgarie. L'avion s'enfonce progressivement et Anderson donne l'ordre de jeter par-dessus bord tout ce qui peut alléger l'appareil. L'espoir renaît quand deux P-51, surgis de nulle part, encadrent le B-17. Il est de courte durée, car les chasseurs informent Anderson par radio que leur niveau de carburant est insuffisant pour accompagner le bombardier jusqu'au-dessus de l'Italie... à quelque 900 km de là. Malheureusement pour « Opissonya », son cap le conduit droit sur Karlovo.

Karlovo n'est pas seulement la base principale de la chasse bulgare, ce terrain accueille également un *Schwarm* de Bf 109 de la Luftwaffe venu parfaire l'instruction des pilotes locaux. Alors que le B-17 passe à la verticale de Karlovo, le *Major* Helmut Kühle, qui commande la mission allemande, donne l'ordre à ses pilotes de décoller.
En quelques minutes, « Opissonya » est entouré par quatre Bf 109 bulgares et quatre autres allemands. Commandés par les Allemands, les Bulgares attaquent le B-17 par l'arrière.

Le *Lieutenant* Kingsley attache son propre parachute à son camarade blessé et le jette dans le vide.

Son moteur n° 2 en feu, le B-17 se désintègre lentement. Anderson décide de faire évacuer l'avion. Tandis que les membres de l'équipage valides sautent de l'appareil frappé à mort, Kingsley aide Sullivan à ramper jusqu'à la soute à bombes pour qu'il puisse sauter dans le vide plus facilement. Sans se préoccuper de son propre sort, Kingsley dégrafe son parachute et en équipe Sullivan avant de le balancer par les trappes ouvertes. Quelques instants plus tard, « Opissonya » percute le sol, entraînant dans la mort David Kinsgley qui n'a pas hésité l'ombre d'une seconde à sacrifier sa vie pour sauver son camarade blessé. Ce geste lui vaudra de recevoir la plus haute décoration nord-américaine accordée à titre posthume, la *Medal of Honor*.
Le B-17 s'écrase dans un arbre sous lequel se trouve une famille bulgare en train de pique-niquer d'une manière bien pacifique, faisant trois morts supplémentaires.
Stefan Marinopolski, en alerte sur le terrain de Karlovo, a assisté à toute la scène. Il interpelle le conducteur d'un véhicule pour lui ordonner de l'emmener sur les lieux du « crash ». Quand il y arrive, la population l'informe que trois aviateurs américains, qui ont sauté en parachute, ont été capturés et conduits à la mairie locale. Il y trouve Hettinga, Meyer et Sullivan, sous bonne garde. Voyant que ce dernier a besoin de soins médicaux, il fait monter les trois hommes dans son véhicule et les emmène au mess des officiers de Karlovo, où un médecin s'occupe de Sullivan. Ils sont bientôt rejoints par Anderson et Kmiec. Marinopolski leur offre un peu de pain noir, des haricots et un verre de cognac. Avec l'aide d'un interprète, Marinopolski commence à discuter avec les cinq Américains. Quand il demande son nom à l'un d'entre eux, celui-ci ouvre un paquet de cigarettes Lucky Strike et écrit : « *Martin Hettinga, Vicksburg, Michigan* ». Il tend le paquet à Marinopolski et lui fait dire par l'interprète : « *Venez me voir après la guerre* ». Les six hommes passent une bonne partie de la nuit à discuter et le lendemain, les prisonniers sont conduits à Sofia avant d'être internés au camp de Shumen. Si leur captivité ne va pas durer plus de trois mois, pour Marinopolski, la guerre est loin d'être terminée.
Alors que l'année 1944 s'étire en longueur, l'avenir des pays alliés à l'Allemagne s'annonce de plus en plus sombre. La rapide progression des Soviétiques en direction de sa frontière septentrionale et la pression continuelle de l'aviation alliée sur ses villes amènent

Deux D.520 sur le terrain de Karlovo. Celui du fond porte les marques de *Kommodore* empruntées à la Luftwaffe. Il s'agit vraisemblablement de l'avion du commandant du 6ème *Iztrebitelen Polk*. (Collection de l'auteur)

la Bulgarie à changer de camp. Le 9 septembre 1944, un coup d'état est fomenté à Sofia par une poignée de militaires, qui, avec l'appui de partisans locaux, parvient à s'emparer de la capitale. Après l'installation d'un nouveau governement, la paix est négociée avec l'Union Soviétique et la guerre est immédiatement déclarée à l'Allemagne. Avec l'arrivée des Soviétiques en Bulgarie, de nombreux officiers, comme Marinopolski, sont considérés avec suspicion et mépris. Néanmoins, ils contribueront avec efficacité à chasser les Allemands de leur pays et nombreux seront ceux qui tomberont sur les champs de bataille qui les mèneront à travers la Yougoslavie, la Grèce, la Hongrie, l'Autriche et la Tchécoslovaquie, jusqu'au cœur même de l'Allemagne.

Après la cessation des hostilités, Stefan Marinopolski se retrouve à Sofia où il se lie d'amitié avec un colonel de l'USAAF, qui travaille comme attaché de l'Air à l'ambassade. Mais il est des amitiés encombrantes et les services officiels soviétiques installés à Sofia obtiennent la mutation de Marinopolski à Balchik, sur la mer Noire, où il prend le commandement d'une escadrille de Yak-9M/P. Peu de temps plus tard, son dossier est devenu suffisamment volumineux pour que les Soviétiques exigent des sanctions à l'égard de ce traître à sa patrie.

Pour avoir aidé deux pilotes à passer à l'Ouest, il est emprisonné comme « ennemi du peuple ».

Le 25 mai 1946, deux pilotes bulgares en vol d'entraînement posent leur Yak-9M sur un terrain en Italie et demandent l'asile politique. Les services soviétiques pensent que les deux pilotes ont bénéficié de l'aide active de Marinopolski.

Le 4 juillet, il est arrêté et, sans l'ombre d'un procès, envoyé en camp de travail près de Pernik. Il y reste jusqu'au 20 septembre 1947, date à laquelle il est libéré et rendu à la vie civile. Il finit par trouver du travail dans une usine, mais il n'en a pas terminé avec les Communistes. Le 19 décembre 1950, il est à nouveau emprisonné comme « ennemi du peuple ». Il est libéré le 8 novembre 1952 et se fait embaucher comme ouvrier du bâtiment.

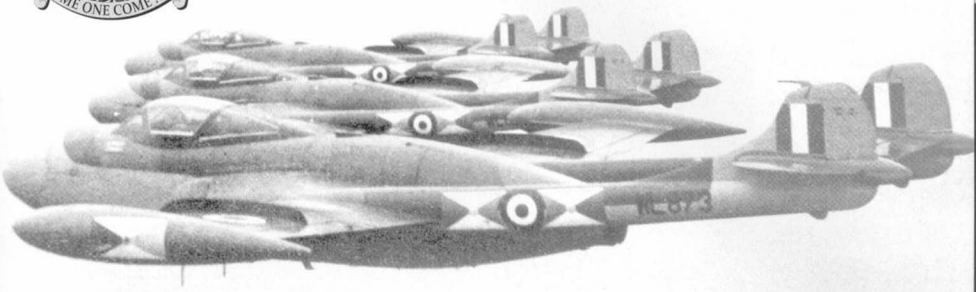
Le *Podproruchik* Drandijslej devant son Bf 109G-6 à Karlovo, en mai 1944. On note clairement le code figurant sur la dérive : 133 (car il s'agit du 133ème Bf 109 pris en charge) et 7057, code attribué au Bf 109 au sein de l'aviation bulgare. (Collection de l'auteur)

Dans les pays de l'Est, les gouvernements communistes favorisent les échanges de travailleurs dans un souci d'étroite coopération entre les peuples amis. Avec l'aide de son beau-frère, qui travaille au Parlement bulgare, Marinopolski obtient le droit d'émigrer en Tchécoslovaquie en compagnie de 6 000 autres de ses compatriotes. Il est bien décidé à saisir sa chance pour fuir le totalitarisme. Il y parvient le 1er décembre 1957 en s'échappant du chantier proche de la frontière autrichienne. Il passe quatre mois dans un camp de réfugiés à Linz. Bien que de nombreuses années se soient écoulées depuis, Marinopolski s'est toujours demandé ce qui était arrivé aux membres de l'équipage du B-17. Il décide de mener sa propre enquête auprès des services officiels de l'USAAF et d'associations d'anciens combattants. Il commence par chercher Martin Hettinga, mais celui-ci a quitté Vicksburg. Il retrouve l'un de ses proches, qui lui donne la nouvelle adresse et le numéro de téléphone de Hettinga. En octobre 1983, Marinopolski fait le voyage jusqu'en Alaska. Mais, il ne s'arrête pas là et retrouve l'un après l'autre tous les membres de l'équipage de l' « Opissonya » encore en vie, qu'il réunit au cimetière d'Arlington devant la tombe du *Lieutenant* David Kingsley, le 23 avril 1984 – 40 ans, ou presque, après sa mort.

Stefan Marinopolski rentre dans son pays natal en 1993, où il se remarie. Quand on lui demande comment des gens qui se sont tirés dessus peuvent, des années plus tard, fondre dans les bras des uns des autres, il répond : « *Nous étions bénis des dieux. Nous ne faisions que tirer sur de grosses boîtes volantes. Pas sur des hommes, sur des boîtes* ».

Un pour tous...

LE N° 253 *SQUADRON* À TRAVERS LES ÂGES



Andrew Thomas

DEPUIS LA FIN de la Seconde Guerre mondiale, les réductions budgétaires successives ont entraîné la dissolution de plusieurs escadrons prestigieux. Parmi les plus importantes coupes dans le budget, on peut noter celle de 1957 qui entraîna la dissolution du N°253 Squadron *qui était l'un des trois associés à la principauté indienne «* State of Hyderabad *». La devise de l'unité était «* Come one, come all *», qui correspond à peu près à notre «* Un pour tous, tous pour un *».*

Comme pour la plupart des escadrons de la série « 200 », les origines du N°253 *Squadron* remontent à l'époque du Royal Naval Air Service de la Première Guerre mondiale. Pendant les derniers mois de la guerre, le RNAS crée plusieurs petites unités (*Flights*) disséminées sur la côte anglaise. Leur rôle est d'effectuer des patrouilles de jour dans l'espoir de repérer les sous-marins allemands. En 1918, la plupart de ces *Flights* sont regroupés en escadrons au sein de la nouvelle RAF. Le N° 253 *Squadron* est ainsi créé le 7 juin 1918 par regroupement des *Flights* N°412 et 413, qui volent sur des hydravions Short 184 et Fairey Campania, et N° 511, 512 et 513 qui volent sur DH 6. Ces petites unités sont alors basées sur l'île de Wight. Le N° 513 ne reste pas longtemps au sein du 253 et est transféré au N° 241 *Squadron* dès le 20 août.

Le 253 reprend les tâches qui incombaient à ses différents *Flights*. Les moyens d'existence et de travail sont quelque peu rudimentaires et la fiabilité des avions de l'époque souvent douteuse. C'est ainsi que le Short 184 (N1755) a une panne moteur et doit faire un atterrissage forcé en pleine mer le 23 juin 1918. Bien que l'équipage, composé du *Lieutenant* Poulter et de l'*Airman* White soit récupéré, l'avion coule alors qu'il est remorqué vers la base. Cet équipage est victime d'un autre accident, au décollage cette fois, à bord du Short 184 N2650, le 18 juillet 1918. L'escadron continue ses fastidieuses patrouilles jusqu'à l'armistice, sans avoir vu le moindre *U-Boot*. Cependant, ce genre d'action semble avoir fait diminuer les pertes des cargos le long des côtes britanniques. Peu avant l'armistice, un troisième Short est perdu (N2928), le 27 octobre, à la suite d'un atterrissage mal réalisé à Bembridge et les *Second-Lieutenants* Wake et *Sergeant* Smith sont légèrement blessés. Après le 11 novembre 1918, l'activité aérienne est très réduite et les *Flights* de DH 6 sont dissous le 21 janvier 1919. L'escadron ne leur survit que peu de temps, puisqu'il est lui-même dissous le 31 mai suivant.

DÉBÂCLE EN FRANCE

Tout de suite après le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, le *Fighter Command* entreprend un rapide développement et beaucoup d'escadrons sont créés ou recréés et dotés de matériel divers en fonction de la disponibilité des avions, en attendant du matériel mieux adapté. Le N° 253 *Squadron* est recréé dans ce cadre le 30 octobre 1939 sur la base de Manston et intégré au 11 Group. Son premier commandant est le *Squadron-Leader* E.D. Elliott et ses premiers pilotes viennent tous d'une même promotion issue du N° 2 FTS (*Flight Training School*). Les missions confiées à l'origine au 253 sont la protection des convois pour lesquelles il doit être équipé de Bristol Blenheim. En attendant, il reçoit des Magister d'entraînement, bien peu adaptés à cette tâche. À partir du mois de décembre, contre toute attente, l'escadron commence à recevoir des Fairey Battle afin de donner une expérience de vol sur monomoteur puissant aux jeunes pilotes. L'entraînement prend alors une tournure plus sérieuse et le commandant, assisté de ses commandants d'escadrille, les *Flight-Lieutenants* Harris et Anderson, se donne comme but de dégrossir cette unité inexpérimentée. Dans ces conditions, quelques accidents surviennent, comme celui du 16 janvier 1940, où le Battle N2258 doit faire un atterrissage forcé dans une tempête de neige. Le mois suivant, le N2252 est détruit suite à un atterrissage sur le ventre près de Carlisle.

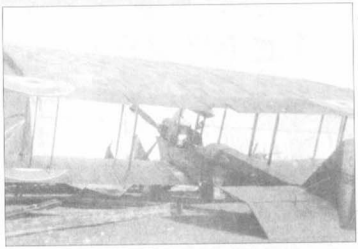
Entre-temps, la pénurie d'escadron de chasse est si criante qu'il est décidé de transformer le 253 en escadron de chasse. Dès la fin de janvier, l'escadron commence à recevoir des Hurricane quelque peu fatigués, encore équipés des premières hélices bipales et les ailes entoilées. L'entraînement se poursuit et inclut dorénavant les tactiques de chasse en vigueur. À la mi-février l'escadron déménage à Northolt. Le 23 avril, il est déclaré opérationnel et le 8 mai prend ses quartiers à Kenley. Deux jours plus tard, les Allemands déclenchent la Blitzkrieg contre la France, la Belgique et les Pays-Bas.

Dès le début de l'offensive allemande, les escadrons de chasse de *Advanced Air Striking Force* (AASF) et de l'*Air Component of the British Expeditionary Force* (BEF) sont soumis à une forte pression et le *Fighter Command* est sollicité pour envoyer des renforts. Le 14 mai 1940, le 253 détache trois pilotes au N° 3 *Squadron* à Merville (*Pilots-Officers* Bisgood, Hobbs et Jeffries). La ponction continue les jours suivants et le 16, le B *Flight* du 253 du *Flight-Lieutenant* Anderson s'envole pour Vitry-en-Artois, près de Douai. Il est intégré au 60 *Wing* de l'*Air Component* et se bat aux côtés des N° 56 et 229 *Squadrons*. Il faut noter que le B *Flight* amène avec lui de vieux Hurricane totalement dépourvus de blindage, avec des ailes en contre-plaqué et une hélice bipale.

Le 18 mai, le A *Flight* se déplace à Lille-Marcq et se joint à des éléments du N° 111 *Squadron*. À peine arrivés, les avions sont ravitaillés et envoyés en patrouille dans la région de Cambrai. Ils surprennent un Hs 126 appartenant à la 3.(H)/41, qui est abattu par le *Flight-Lieutenant* Harris (à bord du N2545) qui obtient ainsi la première victoire du 253. Quelques minutes plus tard, les *Pilots-*

Bien qu'étant une unité de chasse de nuit, le N° 253 *Squadron* était capable de faire voler ses Venom NF.2 en formation serrée. Victime des restrictions budgétaires, le 253 sera dissous peu de temps après cette photo. (Archives N° 253 *Squadron*)

N° 253 Sqn



Ci-contre :
basé sur l'île de Wight pendant la Grande Guerre, le 253 possédait un équipement mixte d'hydravions et d'appareils terrestres. On voit ici un DH.6, probablement le C6587 à New Bembridge, en août 1918. (J.M. Bruce, collection G.S. Leslie)

Ci-dessous :
un Hurricane Mk. I passe devant un hangar à Northolt, le 19 avril 1940. (Collection J.P.B. Greenwood)

Le *Squadron-Leader* R.F. Watts pose devant son Hurricane baptisé en hommage à la province indienne d'Hyderabad. (Photo D.S. Tapp)

Officers Ratford et Bell-Slater détruisent un Fieseler 156 piloté par l'*Unteroffizier* Holzapfel. Peu de temps après, le A *Flight* est appelé à intercepter une formation de He 111 du II./KG 1 escortée par des Bf 110 du II./ZG 26. Les *Pilots-Officers* Ratford et Ford revendiquent chacun la destruction d'un Heinkel, tandis que Harris ajoute une victoire probable. L'escorte se montre cependant efficace et Ford doit évacuer son Hurricane (L1611). Un autre Hurricane, piloté par le *Pilot-Officer* Strang, doit faire un atterrissage forcé. Peu après, le terrain est soumis à une violente attaque de la Luftwaffe et au moment où tous les Hurricanes décollent pour intercepter les intrus, ils sont pris en chasse par des Bf 109 appartenant au II./JG 26 qui abattent deux Hurricane dont les pilotes en sortent indemnes. Suivent dans la foulée des Do 17 qui bombardent le terrain. Un seul avion du 253 pourra être évacué à Manston et les pilotes sans monture feront le trajet à bord d'un DH 89 du N° 24 *Squadron*.

Le 19 mai, la Luftwaffe est de nouveau en action dans le secteur et au milieu de la matinée, tous les détachements sont appelés à défendre Lille/Marcq. Le *Flight-Lieutenant* Anderson, à bord du L1674, guide le B *Flight* mais alors qu'il prend de l'altitude, des Bf 109 du I./JG 3 coiffent les Hurricane. Anderson et le *Sergeant* Mackenzie (L1667) sont tués. Le reste de la formation échappe à ce sort tragique mais revendique deux Bf 109 endommagés, qui sont à mettre au compte des *Pilots-Officers* Clifton et Greenwood. Au cours de l'après-midi, Clifton mène une autre mission infructueuse et le soir arrivé, le *Flight* ne dispose plus que de deux Hurricane en état de vol qui sont évacués le soir même par Greenwood et Clifton. Le A *Flight* continue à exécuter des patrouilles à partir de Hawkinge et rencontre une importante formation de Heinkel près de Cambrai. Le *Flight-Lieutenant* Harris, à bord du N2590, endommage un bombardier mais est lui-même touché et blessé. Il doit faire un atterrissage forcé près de Dieppe et sera évacué par la suite. Le *Pilot-Officer Ratford* (L1660) abat un Heinkel mais est lui-même descendu et tué.

Le 20 mai, le 253 reprend son souffle, mais le 21, les Allemands atteignent les côtes de la Manche. Le soir même, l'escadron envoie cinq avions en patrouille de concert avec le N° 229 *Squadron*. Le *Squadron-Leader* Elliott, le commandant du 253, est abattu à bord du P3552 par des Bf 110 du II./ZG 26 et fait prisonnier. Trois jours plus tard, l'escadron est replié au nord de Kirton pour se reconstituer. Au même moment, le *Squadron-Leader* L D F W Atcherley en prend le commandement. Le N° 253 *Squadron* a été particulièrement meurtri pendant la campagne de France, et sort amer de cette dure expérience où les pilotes ont été envoyés avec parcimonie contre des formations bien plus nombreuses. Les pilotes de l'escadron ont revendiqué huit avions allemands et six autres probables. En contre-partie, dix Hurricanes ont été perdus, trois pilotes tués, un blessé et un prisonnier.

LA BATAILLE D'ANGLETERRE

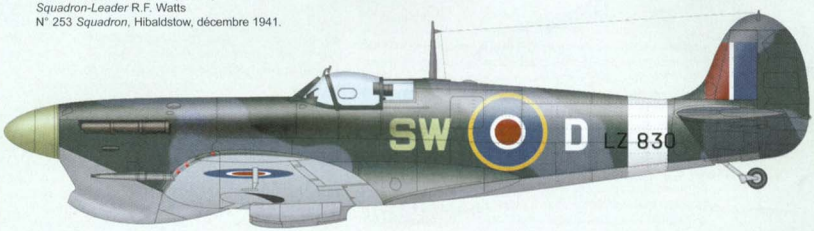
L'escadron continue à se reconstituer tout au long du mois de juin 1940, période au cours de laquelle le *Squadron-Leader* T. Gleave prend le commandement. Le 21 juillet, l'unité est transférée à Turnhouse et est intégrée au 13 *Group*. Gleave et ses deux commandants de *Flight* (*Flight-Lieutenants* Brown et Cambridge) s'attellent à remettre l'escadron au niveau opérationnel. L'escadron est toujours équipé de Hawker Hurricane, mais dotés d'hélice à calage variable, de blindage et de réservoirs auto-obturants.

Le 23 août, alors que la bataille d'Angleterre fait rage, l'escadron prend ses quartiers à Pretwick, où le *Squadron-Leader* H M Starr en prend le commandement, bien que Gleave reste dans l'unité. À la fin août, le 11 *Group* ayant subi fortement la pression de la Luftwaffe, le 13 Group est appelé à la rescousse et, le 29, décolle sur alerte sur le sud de Kenley, sans résultat. Le lendemain, une section dirigée par Gleave décolle pour intercepter une formation de Bf 109 de la JG 27. Gleave abat le « 12 jaune » du *Feldwebel* Ernst Arnold (3./JG 27). Au cours du même combat, il endommage trois Bf 109. En contre-partie, trois Hurricane sont abattus près de Redhill, les *Pilots-Officers* Francis et Jenkins sont tués et le *Flight-Lieutenant* Brown blessé. Comme entrée en matière, il y a sûrement mieux. Plus tard dans la journée, une alerte est déclenché et le *Sergeant* Dickinson, à bord du P2946, est touché et évacue son avion en parachute, mais est tué alors qu'il se trouve suspendu à son parachute. De son côté, le *Pilot-Officer* Greewood abat un Heinkel 111 de la KG 1 et le *Pilot-Officer* Samolonski (P3717) abat un Bf 110 (A2+HK) qui s'écrase à Ponders End, tuant son équipage. Samolinski s'en prend à un autre 110 et met hors de combat le mitrailleur arrière. Le Messerschmitt est achevé par le *Sergeant* Innes.

Dans la matinée du 31 août, le commandant est abattu et tué. Le *Squadron-Leader* Gleave reprend le commandement de l'escadron.

SAMASTHANS II.

Hawker Hurricane Mk. IIb (Z3971)
Squadron-Leader R.F. Watts
N° 253 *Squadron*, Hibaldstow, décembre 1941.



Supermarine Spitfire Mk. Vc (LZ830)
N° 253 *Squadron*
La Sebala (Tunisie), septembre 1943.

Supermarine Spitfire Mk. IX (MA307)
N° 253 *Squadron*
Naples-Capodichino, décembre 1943.

Supermarine Spitfire Mk. LF IX (MJ778)
N° 253 *Squadron*
Trévise (Italie), juillet 1946.

de Havilland Venom NF.2a (WL873)
Wing-Commander M.K. Wright.
N° 253 *Squadron*
Waterbeach, fin 1955.

Mécanos et armuriers au travail sur des Spitfire Mk. V, en juillet 1944. Au second plan, le JK868 (SW-K). L'appareil du premier plan appartient au N° 32 *Squadron*. (Archives N° 253 *Squadron*)

Cependant, Gleave est abattu plus tard dans la journée au cours d'une autre mission par des Bf 109 qui mettent en flammes son Hurricane P3115. Gleave évacue son avion en parachute après avoir eu la satisfaction d'avoir abattu un Ju 88. Les effectifs du 253 sont rapidement réduits à 10 avions et 17 pilotes. Les renforts arrivent vite, parmi lesquels le *Flight-Lieutenant* M Duke-Wooley qui prend le commandement d'un *Flight*. Dans les jours qui suivent, l'escadron est appelé régulièrement à prendre l'air, subissant des pertes mais remportant aussi des victoires. Le 4 septembre, neuf Hurricane de l'escadron interceptent une formation importante de Bf 110 de la ZG 26 alors que ces derniers se dirigent sur l'usine Hawker de Brooklands. Le combat tourne vite à l'avantage des Hurricane qui abattent six Bf 110 sans subir de perte. Cette journée est cependant endeuillée par la mort du *Flying-Officer* Trueman au cours d'une autre sortie. Le lendemain, le *Squadron-Leader* G. Edge arrive à l'escadron pour en prendre le commandement, relevant ainsi le *Flight-Lieutenant* Cambridge qui assurait l'intérim à la suite de la blessure de Gleave. En dépit d'une assez belle prestation, l'inexpérience des pilotes a coûté cher, puisque pas moins de 13 avions et 9 pilotes ont été perdus après une semaine d'engagement. Parmi les pilotes perdus, on compte deux *Squadron-Leaders*.

Le 7 septembre, la Luftwaffe change de tactique et la première application intervient plus tard dans la journée, lors d'un raid sur Londres. Le N° 253 *Squadron* est l'un des escadrons à décoller pour défendre la capitale anglaise, revendiquant trois avions détruits, dont deux par le commandant. Le 9 septembre est aussi une bonne journée quand le commandant conduit l'attaque contre une formation importante de bombardiers près de Maidstone. Cinq Ju 88 de la KG 30 sont abattus. Les combats continuent sans répit, avec de nouvelles victoires revendiquées le 11, dont un Bf 109 par le *Sergeant* Higgins, sa cinquième victoire personnelle. Malheureusement, Higgins sera tué quelques jours plus tard. Vers le milieu de la journée du 15 septembre, une formation importante de bombardiers est repérée. Le 253 décolle aux cotés du N° 504 *Squadron* et entre en contact avec la première vague de Dornier Do 17 du III./KG 76. Le 253 revendique trois Bf 109 sûrs et deux autres probables au cours de la journée qui marque le point culminant de la bataille d'Angleterre. Malheureusement, le commandant de l'unité, titulaire alors d'une vingtaine de victoires, est abattu et doit évacuer son avion en parachute. Son allier, le *Pilot-Officer* Salmolinski, Polonais, est abattu et tué au cours de l'engagement. Duke-Woolley assure le commandement à titre d'intérim et mène l'escadron au combat jusqu'au mois d'octobre. À partir de ce moment là, les raids perdent de leur intensité. Cependant, l'escadron continue à faire ses patrouilles et « *scrambles* », malgré la grande fatigue générale. Ces sorties permettent de rencontrer des Bf 109 alors chasse libre et les pertes continuent à monter, mais pas seulement du fait de l'ennemi. Le 10 octobre, le *Sergeant* Allgood se tue à bord de son avion, suite à une panne de son système d'oxygène. De nouvelles victoires sont engrangées : le *Flying-Officer* Eckford sur un Bf 109 le 30 octobre et le 5 novembre, et Duke-Woolley sur un Ju 88 le 9 novembre. Un peu plus tard, ce dernier passe le commandement au *Squadron-Leader* P R « Johnnie » Walker (DFC) et le 8 novembre, l'escadron prend officiellement le nom de « *Hyderabad State* ». Ce nom est donné en reconnaissance de la générosité du « dirigeant » de cet état indien à la cause de l'Empire. Les N° 110 et 152 *Squadrons* prendront aussi le nom de cet état pour les mêmes raisons.

Du fait de la baisse d'intensité des activités, l'escadron peut enfin commencer à respirer et faire un bilan de sa participation à la bataille d'Angleterre, assurément ses meilleures heures. À la fin de l'année, Duke-Wolley et Eckford reçoivent tous les deux la DFC. Le 3 janvier, l'escadron est mis en repos sur un petit terrain au nord de Leconfield et c'est le N° 303 *Squadron* (polonais) qui le relève. Cela ne signifie pas que les missions sont terminées, puisque les pilotes sont appelés à faire de temps en temps des escortes de convois sur la côte est de l'Angleterre. Un mois plus tard, le 10 février, il prend ses quartiers encore plus au nord à Orkney où il remplace le N° 3 *Squadron* pour la défense de Scapa Flow. Les ennuyeuses patrouilles sont quelquefois entrecoupées de « *scrambles* », le premier d'entre eux intervenant le 4 mars. Le *Flying-Officer* Crowther parvient à endommager le Ju 88 intrus au large des îles. Le 25 mai, le *Flying-Officer* Eckford coince un Fw-200 dans les premières heures de la journée. Bien qu'il soit en feu, le Fw arrive à se réfugier dans les nuages, mettant en lumière le manque de pouvoir destructeur des mitrailleuses du Hurricane. Contre toute attente, la seule perte au cours de cette période ne vient pas la Luftwaffe, mais de la météo, qui est responsable de la mort du *Sergeant* Cox à bord du V7235, qui s'écrase à Birsay.

En juillet, le 253 commence à recevoir des Hurricane IIb plus puissants, peints avec le nouveau camouflage gris et vert. La routine continue, bien qu'une nouvelle perte accidentelle soit à enregistrer

Le *Sergeant* Keith Jones pose devant le Spitfire Mk. IX MA307 (SW-5) sur le terrain de Naples-Capodichino, le 2 décembre 1943. Pour les distinguer des Mk. V, beaucoup plus nombreux au sein de l'escadron, les Mk. IX avaient reçu des chiffres individuels à la place des traditionnelles lettres. (Photo E. Ryding)

Le 15 février 1943, ce CANT Z501 fut « capturé » par deux Hurricane du 253 en patrouille au large des côtes algériennes. Pris en remorque par un bâtiment de la Royal Navy, il reçut un marquage britannique complet, y compris le numéro de série HK976.
Le numéro de son ancienne unité (147e *Squadriglia*) apparaît encore sur le fuselage.
(Archives N° 253 *Squadron*)

le 29 août 1941, quand le *Sergeant* Harris s'écrase avec le Z5042 dans une colline noyée dans la brume. En septembre, le séjour prolongé dans le nord des îles britanniques s'achève et le 253 est remplacé par le N° 331 *Squadron* (norvégien). Le 21 septembre il arrive à Hibaldstow près de Lincoln pour être intégré au 12 *Group*.

MISSIONS DE NUIT

Arrivés à Hibaldstow, le 253 va changer de mission. Il commence rapidement à faire des sorties de nuit à bord de ses Hurricane dans le cadre du plan de défense de la zone industrielle des Midlands. L'une de ses tâches est de fournir un chasseur dit « parasite » à son compagnon de vol le Douglas Havoc *Turbinlite*. Le 253 est associé aux Havoc du N° 1459 *Flight* avec lesquels un entraînement intensif conjoint est entrepris. À coté de leurs missions défensives, les Hurricane font aussi des missions de pénétration nocturne au-dessus du continent occupé. Au cours du mois de novembre, le *Squadron-Leader* R F Watts prend la tête de l'escadron et en même temps arrive le *Flight-Lieutenant* R P Steven (DSO, DFC and Bar) pour prendre le commandement de l'un des deux *Flights*. Il est alors l'as des as de la chasse de nuit, toutes ses victoires ayant été remportées à vue sur Hurricane. Il effectue sa première sortie avec l'escadron dans la nuit du 12 décembre 1941, mais il est porté disparu à bord du Z3456 dans la nuit du 15/16 décembre lors d'une sortie au-dessus du terrain de Gilze-Rijen en Hollande. Cette perte est durement ressentie au sein de l'escadron. Le 23 décembre, en remplacement de Steven, arrive le *Flight-Lieutenant* D. Yapp qui avait précédemment servi au sein de l'unité. Les Hurricane sont alors progressivement repeints d'une couleur plus adaptée à leur mission et recouverts intégralement d'une couche noir mat. Pour renforcer les liens avec l'Inde, certains avions reçoivent des noms de baptême, comme le Z3171/SW-P « Hyderabad City » et le Z3971/SW-S « Samasthans II ». En janvier 1942, l'escadron perçoit des Hurricane IIc armés de quatre canons de 20 mm.

Les missions de nuit sont entrecoupées de missions de protection de convois et au cours de l'une d'elles, le 5 février 1942, le *Pilot-Officer* Lançon et le *Sergeant* Tate abattent un Do 217 en collaboration avec des Hurricane du N° 133 (*Eagle*) *Squadron*. L'approche du printemps entraîne une augmentation de l'activité de la Luftwaffe et, dans la nuit du 28/29 avril, l'escadron connaît une nuit bien agitée en défendant la ville de York. Le *Flying-Officer* Manguier à bord du Z4705/SW-B détruit un Do 217 tandis que le *Flying-Officer* Beal et le *Warrant-Officer* Mahé (FAFL) revendiquent chacun un He-111. Cette même nuit, un des Havoc du 1459 *Flight* arrive à éclairer un Dornier, mais le Hurricane accompagnateur ne parvient pas à l'abattre. Deux nuits plus tard, la réussite est au rendez-vous et la combinaison du Havoc AH484/A et du Hurricane de Yapp permettent la destruction d'un He-111. Cette action combinée est la seule action réussie d'un *Turbinlite*. Peu de temps après, le 1er mai, Yapp prend le commandement du *Squadron*.

Avec l'arrivée des beaux jours, la durée de la nuit diminue et les Allemands s'aventurent moins profondément à l'intérieur des terres britanniques mais les patrouilles n'en continuent pas moins. Le 12 mai, peut-être pour se sortir de ces missions routinières, Mahé, quitte son secteur assigné pour aller tirer sur quelques objectifs d'opportunité au-dessus de la Hollande. S'il y a eu des sanctions, elles n'ont pas été enregistrées. À la mi-juin, l'escadron est détaché à Friston pour une période d'exercice qui s'achève au bout de trois semaines. La coopération avec les *Turbinlite* continue mais l'échec patent de cette formule laisse un goût amer aux pilotes. Il y aura cependant deux interceptions en juillet, permettant aux Hurricane de revendiquer une victoire probable et un avion endommagé. Un Hurricane (BN227) est cependant perdu dans la nuit du 11/12 août avec son pilote.

DIEPPE

Le 16 août 1942, le 253 est détaché à Friston en vue de l'opération « Jubilee », le raid sur Dieppe. Dans la matinée du 19, l'escadron est mis en état d'alerte et le commandant à bord du HL570 mène 12 Hurricane pour un mitraillage près du port. La *flak* est très intense et le *Flying-Officer* Seal (BP771) est abattu et fait prisonnier. Le *Flight-Sergeant* Tate, un Américain combattant au sein de la RAF, revient à la base avec un avion (BP769/SW-Z) gravement endommagé et doit faire un atterrissage forcé près de Friston. Il en sort légèrement blessé. Plusieurs autres Hurricane sont touchés à divers degrés. Au milieu de la matinée, l'escadron est de nouveau de sortie pour exécuter un autre mitraillage au sol sur des positions d'artillerie qui martèlent les plages de débarquement. Bien que certains avions soient touchés, tous reviennent à bon port. À l'heure du déjeuner, une nouvelle mission est programmée avec 12 avions, toujours dirigés par le commandant, pour couvrir cette fois l'évacuation. Plusieurs objectifs sont ainsi traités. La *flak* est une nouvelle fois efficace et le *Flight-Lieutenant* Ellacombe est obligé d'évacuer son BP707. Il est par chance recueilli par l'un des derniers chalands de débarquement qui se replient. L'avion du commandant compte parmi les avions touchés et un autre pilote revient avec quinze mètres de câble téléphonique accrochés à sa roulette de queue. La journée s'achève par une patrouille de prévention et l'unité retourne sur le terrain de Hibaldstrow le jour suivant. Pour son action au cours de cette journée du 19 août, le *Squadron-Leader* Yapp est décoré de la DFC.

L'AFRIQUE DU NORD

Le 14 septembre, le *Squadron-Leader* Yapp est muté au N° 59 OTU et cède sa place au *Squadron-Leader* L H T « Red » Bartlett. Au début du mois suivant, l'escadron est mis au repos pour se préparer à partir outre-mer. Les pilotes convoient leurs machines à Maison-Blanche, en faisant escale à Gibraltar, où ils arrivent le 13 novembre. Le personnel au sol a débarqué à Alger le jour précédent. Le 253 est mis sous la responsabilité du 323 *Wing* et fait équipe avec le N° 43 *Squadron*. Sa mission est de fournir une protection dans le secteur et d'exécuter quelques escortes de convois. Le 14 novembre, un Ju 88 est intercepté et compté comme probable au *Flight-Lieutenant* Fisher. En plus des missions assignées, l'escadron fournit quelques avions pour escorter les vulnérables Dakota. C'est au cours de cette période qu'il reçoit la visite amicale d'un ancien compagnon, le *Captain* J C Tate qui a intégré l'USAAF et vole maintenant sur P-38 au sein du 94th *Fighter Squadron*. Le 21 novembre, l'escadron déménage à Philippeville où il rencontre des conditions de travail difficiles.

L'escadron suit les armées alliées en Tunisie et prend ses nouveaux quartiers à Sétif, le 5 janvier 1943. En cours de route, un Ju 88 est aperçu, pris en chasse et endommagé. De Sétif, le 253 continue à effectuer ses patrouilles côtières, la Luftwaffe restant très active le

N° 253 Sqn

Après la guerre, le 253 fut maintenu en Italie pour effectuer des patrouilles frontalières. On voit ici deux Spitfire Mk. IX (MJ778/SW-T et MA845/SW-G) se préparant à un vol au-dessus de la frontière autrichienne, sur le terrain de Trévise, le 22 juillet 1946. On note que les deux appareils portent leur insigne d'unité sur la dérive. (Photo J.W. Gardner)

long des cotes algériennes. Le 9 janvier, le *Flying-Officer* Mason alors en patrouille intercepte et abat un Ju 88 de la III./KG 76 qui plonge dans la Méditerranée. Plus tard dans la journée, un Ju 88, appartenant à la 1.(F)/122, est abattu par le commandant de l'escadron.

Quoique appelé à faire des missions ordinaires, l'escadron exécute un nombre important de sorties, établissant même un record en janvier avec 1 900 heures de vol de guerre. Les rencontres avec l'ennemi sont rares, un Ju 88 étant endommagé le 25 janvier et un autre probablement détruit lors d'une couverture d'un convoi le 5 février. Une semaine après ce combat, l'escadron déménage à l'est de Jemappes. Le 14 février, deux Hurricane sont envoyés pour intercepter un Ju 88 au large du Cap Bourgeron et est abattu en flammes par le *Sergeant* Ashcroft. Le jour suivant, l'escadron obtient un autre succès, mais de manière plus originale. Dans la soirée, au cours d'une mission de routine, le *Flight-Lieutenant* Mason et le *Sergeant* Whittaker rencontrent un CANT Z501 italien qu'ils attaquent et forcent à amerrir. L'avion est immédiatement capturé et remorqué dans un port. Il recevra le matricule HK976.

Malgré les conditions climatiques défavorables, l'escadron établit un nouveau record du nombre d'heures de vol de guerre. Les zones de combat se trouvant concentrées maintenant en Tunisie, l'activité ennemie au large des côtes algériennes diminue fortement. En vue d'améliorer ses performances, certains Hurricane sont allégés de deux de leurs canons. Le 4 mars 1943, le *Pilot-Officer* Kelly et le *Sergeant* Shorthouse abattent un Ju 88 du I./KG 54 dont l'équipage saute en parachute. Deux jours plus tard, ces mêmes pilotes endommagent un autre Ju 88. Ce sera le dernier combat du 253 en Algérie.

Le 23 mars, le transport de troupes SS *Windsor Castle* est torpillé à 180 km à l'ouest d'Alger et le 253 est appelé à offrir une couverture tout au long de la journée. Dans la soirée, alors que le bateau a coulé, les *Flying-Officers* D Stevenson et « Red » Little sont surpris par la nuit tombante. En proie de surcroît à des problèmes de boussole, les deux pilotes s'égarent mais par chance retrouvent la terre ferme. Little en profite pour sauter de son KW933, mais son compagnon décide de faire un atterrissage de fortune avec son HW489/SW-W qui se termine mal pour l'avion. À leur grande surprise, les deux pilotes ont touché terre en Espagne, sur l'île de Majorque. Après un bref internement assez confortable, les pilotes rejoindront la Grande-Bretagne. Au début de mai 1943, l'Afrique du Nord tombe aux mains des Alliés et les activités aériennes sont suspendues.

LE SAUT VERS L'ITALIE

Le 253 déménage plusieurs fois au cours du mois pour finalement arriver le 15 juin à Sousse sur la côte tunisienne. Il participe à la prise de la petite île italienne de Lampedusa. L'escadron y prend ses quartiers en vue de la prochaine étape, le débarquement en Sicile. Au début du mois de juillet, l'escadron revient aux missions de nuit de manière provisoire. Pendant l'invasion, qui commence le 10 juillet, les Hurricane du 253 font des patrouilles régulières au-dessus de la Sicile, détruisant tout projecteur qui pourrait prendre dans son faisceau les vulnérables Dakota amenant les troupes aéroportées. L'escadron reste à Lampedusa jusqu'au début août date à laquelle il est replié à La Sebala, près de Tunis, pour être transformé sur Spitfire Vc; il reçoit aussi quelques Mk.IX.

Le dernier Hurricane quitte l'escadron le 27 août et l'entraînement se poursuit en Tunisie, agrémenté par quelques missions de patrouille côtière. Le 9 septembre 1943, un détachement est envoyé à Palerme (Sicile) et un des Spitire (JK868) est victime de la DCA américaine près de Salerne le lendemain. L'escadron suit la progression des troupes alliées et prend ses quartiers à Montecorvino à la mi-octobre. Son secteur d'opération se situe alors au-dessus du détroit de Messine et de la zone de Salerne. À la mi-novembre il déménage sur la base de Capodichino près de Naples. Il est alors placé sous le contrôle du 62nd *Fighter Group* et ses tâches se résument essentiellement à la défense du port de Naples.

En janvier 1944, « Red » Bartlett reçoit la DSO et est remplacé par le *Squadron-Leader* Hopkinson, après une longue période de commandement. À la fin février, le nouveau commandant mène son escadron à Borgo, au nord-est de la Corse, d'où il entame des missions plus offensives, tout en continuant son interminable travail d'escorte. La nature de ces missions se transforme petit à petit en reconnaissance maritime et escorte de bombardiers. Il travaille en général au profit du 320th *Bombardment Group* équipé de B-25, régulièrement appelé à faire des sorties au-dessus de l'Italie. En conséquence, les pertes augmentent et le Spitfire Vc MA691 est touché par la *flak* et abandonné en vol par son pilote au large de l'île d'Elbe, le 8 mars 1944. Trois jours plus tard, c'est au tour du Spitfire IX MA459 qui disparaît sans laisser de traces au cours d'une mission d'escorte. Quelques missions d'appui aérien sont également réalisées sur des objectifs aussi divers que navires, routes et chemins de fer. C'est ainsi qu'une goélette ennemie est coulée le 6 mars.

BALKAN AIR FORCE

Cette routine continue tout au long du mois d'avril, sans événement notable, sauf le 30 du mois qui voit la disparition du commandant. Le lendemain, l'escadron retourne en Italie pour prendre ses quartiers à Foggia, où le nouveau commandant, le *Squadron-Leader* P C Webb, prend ses fonctions. Sous sa gouverne, le 253 devient une unité de chasseurs-bombardiers à part entière. La plupart de ses missions ont lieu au-dessus de la Yougoslavie en appui aux partisans. Pour mieux accomplir sa tâche, l'escadron utilise parfois l'île de Vis comme base avancée. Au cours du mois de mai, l'escadron perd quatre avions, dont ceux du *Flying-Officer* Whittacker le 19 et du *Squadron-Leader* « Doc » Watson trois jours plus tard. Watson avait la particularité d'être passé du grade de *Sergeant* à celui de *Squadron-Leader* en huit mois seulement. À cette période de la guerre, les partisans de Tito représentent une force militaire non négligeable et les Alliés consentent des efforts importants pour leur venir en aide. Ainsi, le 253 est particulièrement sollicité dans cette région attaquant tout ce qui peut devenir un objectif en Yougoslavie, mais aussi tout au long de la cote dalmate. En retour, il perd trois avions au-dessus des zones de combat. Le 1er juillet 1944 voit la création de la *Balkan Air Force* chargée de coordonner plus efficacement les activités aériennes au profit des partisans. L'escadron déménage alors vers la côte adriatique italienne, à Canne, et est intégré au 281 *Wing* qui comprend aussi le

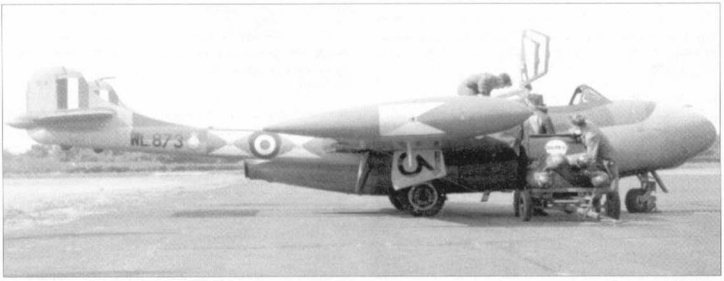
N° 6 *Squadron* de la RAF et N° 352 *Squadron* yougoslave.
Les missions commencent immédiatement, toutes ou presque en appui aux Yougoslaves. Les lignes de communication sont les principaux objectifs en vue de gêner les mouvements des troupes allemandes. Cependant, la *flak*, toujours efficace, est responsable de la perte du JK427 près de Bugojno en Bosnie, le 6 juillet. Le 17 juillet, les Allemands lancent une grande offensive générale contre les forces de Tito qui se trouvent au Monténégro. En conséquence, la BAF est grandement sollicitée et le rythme des missions augmente au point que l'activité de l'unité dépasse celle qu'il a connue pendant la bataille d'Angleterre. La base de Vis est régulièrement utilisée pendant cette période. Pendant le seul mois de juillet, l'escadron est crédité de la destruction de 11 avions au sol, 142 véhicules divers, 13 locomotives et quatre petites embarcations. L'offensive ennemie se poursuit au cours du mois d'août, exerçant une forte pression sur les partisans et par voie de conséquence sur le 253. Les pertes augmentent : le 7 août le 253 perd le JK732 au cours d'une attaque d'un train près de Ses; le JK168 est perdu près de Korca le 18, et le JL115 à Khalkados le 2 septembre. En août, le bilan du mois de juillet est dépassé. En septembre, la pression des Allemands se relâche à mesure que leur situation devient intenable, et le 6, le 253 envoie un détachement à Brindisi pour appuyer les opérations au Monténégro. Vers la fin du mois, l'escadron change de commandant, avec l'arrivée du nouveau *Squadron-Leader* J R C Graves. À l'automne, le mauvais temps commence à s'installer dans les montagnes yougoslaves, réduisant petit à petit les activités aériennes. En octobre, l'escadron perd deux Spitfire et au début du mois de novembre, le détachement de Brindisi revient à Canne. Suite aux actions des mois précédents, des décorations sont remises à certains pilotes : les deux commandants Webb et Graves reçoivent respectivement la DSO et la DFC, DFC qui est aussi décernée aux *Flying-Officers* Pawsey et Harrap, *Warrant-Officers* Bowman et Harrison et *Captain* Conradie de la SAAF.
En novembre, le 253 se sépare de ses Spitifire V vieillissants pour des Spitfire VIII et IX. Avec ses nouvelles montures, l'escadron retourne rapidement au combat au-dessus de la Yougoslavie, participant aux combats les plus féroces que l'Europe en guerre ait connus. En décembre, trois Spitire sont perdus. L'arrivée de la dernière année de guerre ne réduit pas les pertes et le 4 janvier les JF697 et MA473 sont perdus en opérations; le premier lors d'une mission d'attaque au sol et le deuxième lors d'une attaque d'un train. Le 19 mars, la bataille pour la prise de Bihac commence et le 253 est l'une des unités qui assure l'appui aérien. Bihac est finalement pris le 25 mars. Le 5 avril, l'escadron déménage sur le terrain de Prkos en Yougoslavie qui a été fraîchement capturé par les partisans. Ce nouveau terrain permet de réduire terriblement les distances à parcourir pour les missions d'appui. Le 12 avril, le MA581 est touché par la *flak*. C'est la dernière perte de la guerre pour le N° 253 *Squadron*, bien que les combats continuent jusqu'au 3 mai.

L'IMMÉDIAT APRÈS-GUERRE

Deux semaines plus tard l'escadron revient à Brindisi, puis à Trévise un mois plus tard. Quelques vols d'entraînement sont réalisés mais l'unité est contrainte à l'inactivité en raison du rapatriement d'une partie du personnel, en particulier les mécaniciens. L'escadron connaît cet état de latence jusqu'en juin 1946, date à laquelle, les tensions qu'exercent les communistes yougoslaves sur le ville italienne de Trieste font remettre l'escadron en état opérationnel. Heureusement, le 253 n'aura pas à intervenir. Cependant, les patrouilles côtières et les missions de reconnaissance sont reprises et le moral de l'unité s'en trouve relevé. Au cours du mois août, le *Squadron-Leader* P G Ottewill prend le commandement de l'escadron et, à la fin du mois suivant, l'unité prend ses quartiers à Zeltweg en Autriche, en tant que membre des forces d'occupation. C'est à partir de cette époque que les avions du 253 commencent à porter leur insigne d'unité dans un disque blanc sur la dérive.
Après un séjour de près de quatre mois en Autriche, à la mi-janvier 1947, l'escadron retourne à Trévise, d'où il continue à assurer ses activités de surveillance frontalière. En mars, il prend en compte quelques Spitfire de reconnaissance (probablement des FR.IX) venant du N° 225 *Squadron* récemment dissous. Le 16 mai 1947, c'est son tour d'être dissous.

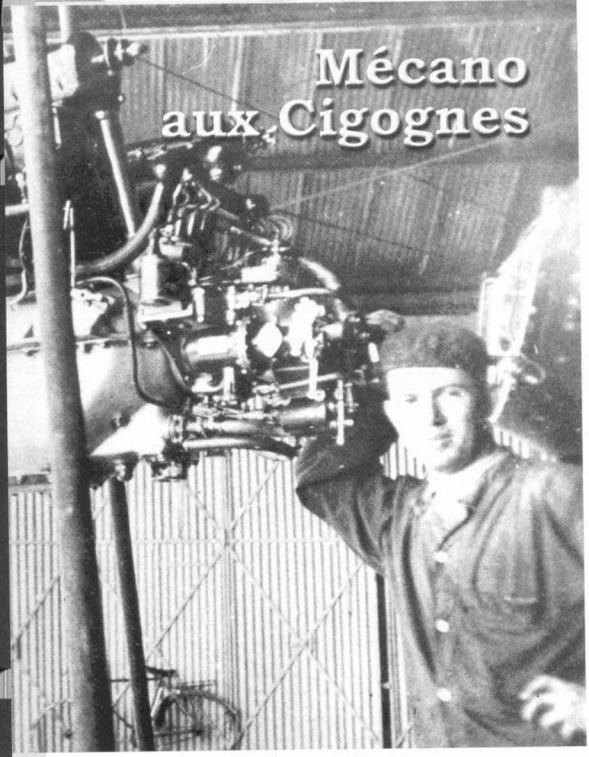
253 : LE RETOUR

Au milieu des années cinquante, le *Fighter Command* reprend son expansion et le 253 est recrée le 18 avril 1955 à Waterbeach, une nouvelle fois sous la responsabilité du 12 *Group*. Il est commandé par le *Wing-Commander* M K Wright. L'escadron est la première unité à recevoir le Venom NF.2, un biplace côte-à-côte équipé d'un radar Al Mk. X. L'escadron commence tout de suite son entraînement sur Venom T.11. C'est un travail considérable, puisque beaucoup de pilotes sont frais émoulus des écoles de chasse. Au cours de l'été, le 253 est intégré dans un *Wing* avec les N° 56 et 63 *Squadrons*.
L'escadron est normalement constitué de deux *Flights* qui travaillent l'un de jour, l'autre de nuit en alternant sur une base hebdomadaire. L'effectif est de 16 Venom, plus un Venom T.11 d'entraînement, essentiellement utilisé pour les vols de vérification. Les vols d'entraînement classiques consistent en des interceptions GCI (*Ground Controlled Interception*) avec les radar Bawdsey ou Neatishead, les Venom passant alternativement du rôle de chasseur à celui d'objectif. Les points négatifs de cette époque sont la médiocre fiabilité générale du système et le faible taux de disponibilité des avions. Bien que camouflés, les Venom de l'escadron portent un marquage voyant, mais très représentatif de la période.
Le milieu des années cinquante est une période de grande tension entre l'Ouest et l'Est. Pour tester les défenses du Royaume-Uni, différents exercices sont organisés avec l'aide des avions du *Bomber Command* et ceux de l'OTAN. Le premier exercice important du 253 se déroule en septembre 1955, dans le cadre de l'opération « Beware ». Le Venom est à l'époque le meilleur chasseur de nuit dont la RAF dispose, l'un des rares à pouvoir intercepter les Canberra, qui, volant très haut, sont alors une cible inaccessible aux Meteor et Vampire de chasse de nuit. Les vols se succèdent à un rythme effréné et un premier accident est à déplorer, quand le 27 septembre le WL832 s'écrase, tuant son équipage, le *Flying-Officer* O'Hare et le *Sergeant* O'Brian. Un autre avion est perdu en novembre (WR803/Z) à la suite du décrochage d'un réservoir de saumon d'aile. Heureusement l'équipage parvient à s'éjecter. De même, l'un des Venom T.11, le XE892, est perdu près de Stowuplands le 28 avril 1956, suite à l'explosion de son réacteur, mais son pilote, le *Flight-Lieutenant* Joce, parvient à s'éjecter.
En 1957, les budgets consacrés à la défense sont dramatiquement coupés et plusieurs escadrons sont condamnés à disparaître. C'est ainsi que le N° 253 Squadron (*Hyderabad State*) qui s'était illustré à l'été 1940 disparaît, dissous le 31 août 1957. Il n'a jamais été recréé depuis cette date.



En visite à Honiley le 26 août 1956, le Venom NF.2a WL873 du commandant du 253, le *Wing-Commander* M.K. Wright. Le marquage si typique des années cinquante est bien mis à son avantage.
(Archives N° 253 *Squadron*)

Mécano aux Cigognes



Georges Duvoid en train de changer le moteur d'un Nieuport-Delage Ni-D. 62. (Toutes les photos proviennent des archives de la BA 102, via l'auteur)

UNE FOIS N'EST pas coutume, nous vous présentons les souvenirs d'un « rampant », un de ces nombreux obscurs qui ont fait aussi l'histoire de l'aviation. Que seraient devenus nos aviateurs sans l'aide précieuse de leurs mécanos ? Que de minutes d'angoisse n'ont-ils pas passé sur le bord de la piste a attendre le retour de leur ami, car souvent leur association devenait le fruit d'une véritable amitié. J'ai trouvé le manuscrit qui suit, tout à fait par hasard, lors d'une visite à l'escadrille des Cigognes *en juillet 1996. Je faisais des recherches sur le fameux Georges Guynemer au sein du musée de l'escadron, quand j'ai découvert un cahier. Oublié, ignoré, il contenait les souvenirs du mécanicien Georges Duvoid qui fit sa carrière au sein du GC I/2. Il nous offre un regard peu connu sur notre aviation de chasse durant la « Drôle de guerre », puis sur la campagne de France. De son manuscrit, je n'ai fait que corriger certaines petites imperfections de style et rassembler ses souvenirs. Je laisse maintenant la parole à Georges Duvoid, qui nous a quittés vers la fin des années 1980.*

Texte adapté par Philippe Osché

Ancien élève de l'école professionnelle d'Épinal, où j'ai suivi les cours d'aviation, j'ai obtenu le certificat d'aptitude comme mécanicien avion en juillet 1930. Appelé sous les drapeaux en octobre, je suis affecté à la 1re escadrille du 2ème régiment de chasse à Strasbourg, sous les ordres du lieutenant Daru. Quelle joie pour moi de voir se réaliser mon rêve d'enfant : servir à l'escadrille des *Cigognes*.

De suite, je suis affecté sur le Nieuport 62 du commandant en second de l'escadrille, le lieutenant Sarrault, puis plus tard je suis passé sur celui du sergent Edmond Marin La Meslée, qui nous était arrivé de la 7ème escadrille du régiment où il servait comme sous-lieutenant de réserve pendant son année de service légal. Lors de son rengagement, il a été affecté à la SPA 3 jusqu'en 35-36 pour son départ comme EOA et ensuite affecté à Reims en tant que sous-lieutenant.

Le 13 septembre 1933, le régiment quitte Strasbourg pour la base de Tours-Parçay Meslay où il stationne jusqu'au 11 décembre 1936 pour rallier Chartres-Champbol et, le 27 août 1939, partir pour Beauvais-Tillé.

Entre-temps, j'avais passé avec succès le brevet supérieur de mécanicien avion et j'avais été promu au grade de sergent-chef, le 1er juillet 1938.

LE CALVAIRE DES PLEINS D'ESSENCE

À mon arrivée, l'escadrille était équipée de Nieuport 62, puis 629 [1] avec le moteur Hispano-Suiza de 500 cv. Vers 37/38, les Nieuport sont remplacés par des Dewoitine 500 [2] à moteur HS de 690 cv. Sur ce type d'avion, déjà, on avait travaillé pour faire le plein d'essence en un temps indamissible : 10 à 15 minutes. Ceci pour mettre 360 litres d'essence dans les trois réservoirs : un central et deux latéraux. Chaque réservoir avait son bouchon de remplissage, mais pour le central il fallait un homme bien dévoué pour piquer la tête la première en place pilote vers le palonnier pour faire ce plein qui souvent débordait parce que le préposé était groggy par les vapeurs d'essence.

En définitive, pour éviter ce grave inconvénient, on faisait le plein par les deux latéraux qui se vidaient par gravitation et par un tuyau souple de petit diamètre dans le réservoir central. Après trois remplissages successifs des latéraux, il fallait attendre pour fermer que le niveau ne baisse plus. En temps de paix, on prenait son temps, mais en cas de conflit, que de conséquences graves cela aurait pu avoir !

Après le D.500, peu avant la guerre, nous recevons des Morane 406 à moteur HS de 860 cv et canon de 20 mm. Sur ce type d'avion, il nous fallu renouveler la même opération pour mettre 400 litres dans le réservoir inférieur (largable) et 80 litres dans le supérieur (fixe) communicant par un tuyau de 10 à 12 mm où se trouvait le joint largable. Ayant soulevé la question, il nous a été répondu qu'avec un joint largable, on ne pouvait pas mettre un diamètre plus grand.

Sur les pistes, il avait été installé de puissantes pompes Japy actionnées par six hommes et, au bout du tuyau, un robinet trop volumineux, d'un modèle agréé, qui devait s'agripper aux réservoirs. Mais, c'était impossible sur le réservoir inférieur, car ledit robinet était gêné pour l'accrochage par le longeron droit supérieur du fuselage. Alors, on en revenait au bon vieux système : plein par le réservoir de 80 litres et attendre que les 400 litres passent par le tuyau de 10 ou 12 mm. À la suite de réclamations, il avait été suggéré de mettre une prise oblique au

[1] Il s'agit en fait de Ni-D.622, la version 629 ayant été réservée à la 6ème escadre.
[2] Il s'agit en fait de D.501. (NDLR)

réservoir, ce qui aurait permis un remplissage plus rapide. Lorsque les trois pilotes polonais sont arrivés en renfort, le 29 mars 1940 sur le terrain de Xaffévillers, leurs Morane 406 portant des numéros de fabrication élevés avaient la modification tant désirée, mais le travail de sape était passé par là. La prise oblique avait bien été posée, mais le type de bouchon avait été changé et il était toujours impossible d'accrocher le robinet de piste. Il fallait, de nouveau, recourir à l'ancien procédé, qui demandait 15 à 20 minutes.

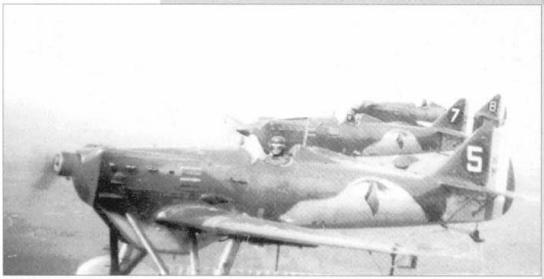
De retour de permission à la Noël 39, je rentre à Tillé en compagnie du lieutenant pilote de réserve de La Bretonnière. À notre arrivée à l'escadrille, après le salut réglementaire, le capitaine Williame dit au lieutenant : « *Alors, bonne perme ?* ». Sa réponse brutale est celle-ci : « *Mon pauvre Willy, nous avons perdu la guerre !* ». Le lieutenant occupait un poste important chez Hotchkiss et, durant sa permission, s'était rendu compte de ce qui se passait à l'arrière. Bien entendu, réaction du capitaine Williame, auquel le lieutenant répond : « *Tu vis dans ton secteur militaire, mais tu ignores tout ce qui se passe dans le civil* ».

LES PROBLÈMES D'ARMEMENT

Nous prenons connaissance qu'à la suite d'une erreur d'appréciation, un bombardier français a été attaqué par un chasseur dont je tairai le nom. En conséquence, le commandement décide que réciproquement, les Anglais et leurs Spitfire [*il s'agit plus probablement de Hurricane - NDLR*] stationnés à Amiens viendront à Tillé et nos Morane 406 à Amiens. Lors de la visite des Spitfire [sic], suivie d'une belle exhibition en vol et présentation au sol, notre surprise a été grande de constater la puissance de leur armement, comparé à nos deux mitrailleuses à deux fois 300 cartouches et canon à 63 obus.

Les Spitfire avaient 8 mitrailleuses convergentes à différentes distances et 200 cartouches par arme, donc une puissance de feu 25 fois supérieure à celle du 406. De plus, elles étaient alimentées par une large porte de visite à la partie supérieure du plan, chose qui ne pouvait être sur le 406. En partant du principe aérodynamique qu'un avion est deux fois plus aspiré que porté, le 406 avait cette porte de visite sous le plan, ce qui nécessitait un cardan pour fixer les mitrailleuses et pouvoir les alimenter en les baissant et en leur faisant faire un demi-tour. À la longue, ce cardan prenait un léger jeu qui, bien entendu, donnait une grande dispersion de tir.

Au sujet de la commande d'armement et de tir, qui se faisait par commande pneumatique, il faut signaler qu'en altitude le gel bouchait les canalisations aux points bas où l'eau de l'humidité ambiante se déposait, entravant la commande de tir. Ayant moi-même essayé d'obturer le trou de passage du canon sur le bord d'attaque du plan, beaucoup plus grand que le canon, à l'aide d'une tôle d'aluminium maléable, percée et formée sur le bord d'attaque, j'avais obtenu de bons résultats aux essais faits en altitude par le lieutenant pilote Flament. Mais, il m'a fallu abandonner cette protection car, m'a-t-on dit, le service technique ne l'avait pas acceptée.

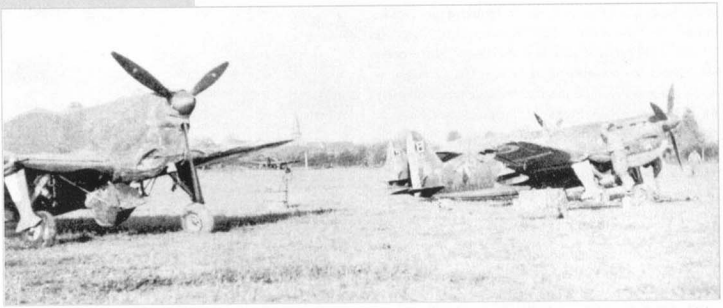


Une patrouille de D.500 et D.501 de la SPA 3, en 1938. L'appareil au premier plan, piloté par l'adjudant-chef Eberhardt, était entretenu par Georges Duvoid.

Toujours sur le terrain de Tillé, camouflant nos avions avec des branchages, nous touchons un peu avant l'hiver des filets de camouflage. Aussitôt, avec des arbres abattus dans le secteur, nous confectionnons une charpente sommaire mais suffisamment solide pour porter les filets. Deux ou trois alvéoles sont faites, contenant chacune un MS.406. La première neige, tombant bien grosse, se fixe sur les filets et en obstrue les mailles. Au dégel, cette neige, en fondant, se charge des acides des teintures laissées dans les filets et, goutte à goutte, transforme les plans en écumoires. Le révêtement des plans étant fait d'une couche de contre-plaqué entre deux tôles d'aluminium, très vulnérable aux produits chimiques, la couche externe a donc été attaquée, nécessitant la réforme des 406 ainsi camouflés.

Nous déménageons le 13 février 1940 à Velaine-en-Haye, puis le 27 à Xaffévillers (Vosges). La seule remarque est une maison voisine du mess des officiers, dont le toit a été modifié par une large tour en planches à cheval sur le

Adieu au Polygone !
La SPA 3 quitte Strasbourg, le 13 septembre 1933.
On voit ici le Nieuport 62 piloté par le sergent Edmond Marin La Meslée qui roule pour la dernière fois sur le terrain du Polygone pour rejoindre directement Tours.



Les Morane de la 1ère escadrille à Beauvais-Tillé à l'automne 1939.

faîtage et couverte en verre où une lampe y est allumée toute la nuit (sans commentaire). C'est sur ce terrain que le premier bombardement a lieu, le 12 mai, heureusement pas de victime, et un seul avion est touché.

Le départ d'Ochey se toujours fait dans l'ordre jusqu'à Dijon et assez rapidement, mais ensuite dans le désordre des routes encombrées par les réfugiés du Nord et de l'Est de la France qui fuient devant l'ennemi, c'est dans la pagaille que l'on tente de se frayer un passage pour arriver enfin au rendez-vous fixé à chaque étape, où se reforment presque en entier les échelons volants et roulants. Durant ce repli, les pertes en hommes sont nulles et insignifiantes, au sein du matériel roulant.

Le 14 mai 1940, c'est le départ pour le terrain de Damblain, près de Neufchâteau, à 25 kilomètres au sud. Là, je situerai le terrain, séparé du village de Damblain par la ligne de chemin de fer Chalindrey-Vittel, ceci pour explication.

Tout d'abord, peu après notre arrivée, le régiment de DCA stationné dans le secteur, et qui doit nous couvrir, quitte le secteur ! En arrivant sur le terrain, spectacle incroyable. Les postes de mitrailleuses de défense du terrain sont dans un état de négligence totale. Les armes sont sur un simple support, les chargeurs de rechange éparpillés à terre et aucun camouflage de protection par des sacs de sable comme il devait être pratiqué. Près de la soute à essence, deux tranchées ont bien été creusées en dents de scie, mais non couvertes...

Les postes de mitrailleuses de défense du terrain sont dans un état de négligence totale.

Avec du personnel sous-officiers et soldats volontaires, nous décidons de les couvrir (malgré l'ironie de certains) avec des grilles de traverses et une bonne butte de terre avec par-dessus une couche de mottes de gazon prises un peu partout sur la piste pour le camouflage.

Lors de l'exercice d'embarquement, 44 hommes sont rentrés, mais le jour du mitraillage du 27 mai, bien plus s'y sont abrités, le reste ne peut que choisir l'abri de la tranchée non couverte. Ainsi, pas de victime, mais huit Morane brûlés, plus un endommagé et un Bloch 220 d'Air-France réquisitionné pour le transport des munitions qui reçoit de nombreuses balles sans brûler (52, si ma mémoire est bonne).

Peu après notre arrivée sur le terrain, des voies de garages sont faites (comme par hasard) dans cette petite gare de campagne de Damblain. Nous voyons arriver plusieurs trains sanitaires pour y stationner. On se dit : « *Comme les événements tournent mal, on rapproche du front les trains sanitaires* ». Mais il n'en est rien et, durant toute la durée de notre séjour à Damblain, ces trains n'ont pas bougé. On en a déduit qu'ils étaient un repère pour l'ennemi qui trouvait aisément le petit terrain où nous étions stationnés. Il n'avait qu'à suivre la voie ferrée Merrey-Vittel et, avec les belles croix blanches peintes sur les wagons, en déduire que le terrain où les avions étaient assez bien camouflés se trouvait du côté opposé à la voie ferrée par rapport au pays.

Une autre constatation a été faite après plusieurs alertes. Quand on entendait le tocsin par les cloches du village, on savait qu'une alerte se préparait, ensuite seulement nous recevions l'ordre d'alerte (sans commentaire).

Le 5 juin 1940, étant sergent-chef, je suis désigné comme chef de détachement. À la suite de combats aériens, je pars en mission avec le sergent Desgranges, mécanicien du capitaine Williame, et des mécaniciens polonais pour retrouver la trace de deux Morane 406 posés en campagne, à la suite de pannes moteur.

Ayant quitté Damblain avec le camion Matford et tout le personnel cité, je retrouve, près de Bar-sur-Aube, l'avion du sergent Beda qui avait été touché. Une balle a légèrement entamé la tuyauterie du retour d'huile au réservoir avec pour conséquence une fuite d'huile totale entraînant le grippage du moteur et un atterrissage d'urgence. Atterrissage réussi, hélice calée, dans de bonnes conditions près d'une ferme. Là, heureusement, je trouve des employés polonais qui, parlant le français, me servent d'interprètes auprès du personnel polonais qui m'accompagne. Rendant compte, par téléphone, à l'officier mécanicien du groupe, ce dernier me dit de faire le nécessaire pour changer le moteur, ce qui est vite décidé. Un adjudant-chef du parc de Fère-Champenoise, déjà sur les lieux, me dit qu'il va s'en occuper.

Avant de partir en laissant le personnel mécanicien polonais sur les lieux, je me renseigne pour savoir où se trouve le sergent Beda. J'apprends qu'il doit être à Bar-sur-Aube. En me dirigeant vers le bureau du commandant de la place de Bar-sur-Aube, accompagné seulement du sergent Desgranges et du chauffeur, je m'arrête dans un café pour nous désaltérer en vitesse. Dans ce café se trouvent des militaires et au bar, un

groupe discute avec un capitaine de l'armée de terre. Tous avaient l'air bien gai, quand j'entends le capitaine dire que le pilote de l'avion (il s'agissait du sergent Beda) avait eu peur des bombardiers ennemis en se sauvant. Bien entendu, je relève avec vigueur les mauvaises paroles de ce capitaine qui n'a pas su quoi répondre à mes observations. Le sergent Beda, avec bravoure, avait piqué dans le « V » de la formation pour essayer de la disloquer, c'est dans cette manœuvre qu'il a été touché et obligé d'atterrir.

Continuant ma route, j'arrive à Bar-sur-Aube au bureau de la place et demande à voir le commandant, qui me reçoit. Après de nombreuses questions, il accepte de me conduire auprès du sergent Beda. Il était enfermé dans une cellule, étant sans papiers et parlant très peu le français. Il est aussitôt libéré et peut rallier le GC I/2 avec le chauffeur.

Il me faut continuer ma mission et essayer de retrouver le capitaine Williame et son avion. Après de nombreux kilomètres et renseignements pris un peu partout, je retrouve, enfin, le MS.406 « 1 » qui a atterri, sans dommage, dans un champ de blé appartenant au maire de Saint-Pouange, à 800 mètres de sa ferme, près de Troyes et de Bouilly.

Même panne que pour le sergent Beda, mais aux conséquences plus rapides. Une balle est entrée par le haut du réservoir d'huile. La déflagration a occasionné un trou important à la partie inférieure du réservoir, d'où fuite d'huile totale et rapide, occasionnant le grippage du moteur.

Après l'avion, je retrouve le capitaine Williame à la tombée de la nuit, au mess des officiers d'artillerie de Bouilly. Je lui rends compte de la panne et de l'état de son moteur. Il me dit alors : « *Ce n'est pas étonnant, si étant pleins gaz, je voyais les avions ennemis me distancer, je ne les quittais pas des yeux, sans m'occuper des appareils de contrôle de bord* ».

Le lendemain matin, le capitaine arrive sur les lieux à cheval. La veille, il m'avait averti qu'il arriverait à cheval à la suite d'un pari avec les officiers d'artillerie. Sportif comme il l'était, au loin, nous voyons arriver trois cavaliers et à l'arrivée, le pari est gagné.

Après le salut, je fais constater au capitaine l'état de son moteur en tournant l'hélice. C'est par un grincement sinistre qu'il peut juger de l'état de la mécanique et me dit : «*Il faut changer le moteur* ». Je lui réponds qu'ayant rendu compte, par téléphone, à l'officier mécanicien du groupe de l'état des deux avions, je m'attendais à la même réponse : changer le moteur. Il n'en a rien été : par deux fois, il m'a donné l'ordre de monter un réservoir neuf, faire le plein et ensuite tourner. Bien entendu, je lui ai répondu que c'était inutile et j'ai racroché, sachant que le capitaine trancherait. Lorsque je fais part de cette conversation téléphonique au capitaine, il me demande de lui réaffirmer cet ordre et me demande où il peut téléphoner.

Je lui réponds : « *Chez Monsieur le maire* ». Sautant sur son cheval, il part au galop. Je n'ai pas assisté, bien entendu, à cette conversation, mais une fille du maire, venue nous rendre visite, m'a dit : « *Je ne sais pas à qui le capitaine a téléphoné, mais quel savon !* »

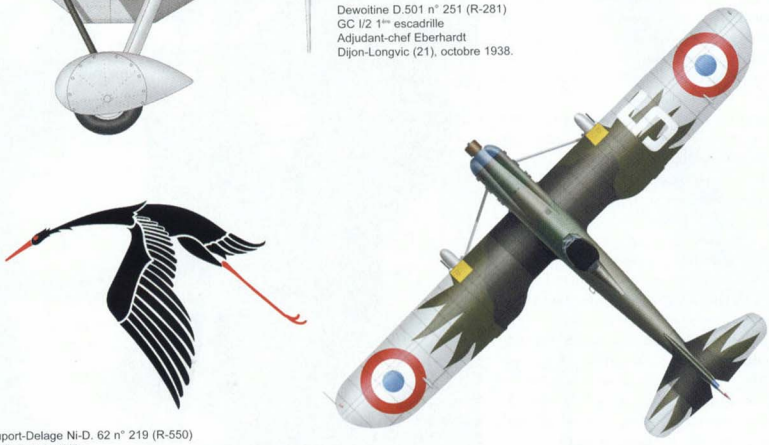
Je peux donc changer le moteur qui m'a été fourni par le parc de Fère-Champenoise, bien entendu, avec le concours du sergent Desgranges. Comme le changement de moteur est presque terminé, avec une fille du maire, je me rends à Saint-Léger, près de Troyes, pour téléphoner car le postier (sur lequel le maire avait de grands doutes) lui avait coupé le téléphone. Demandant, en code militaire, l'officier mécanicien du groupe, le postier me demande de lui dire en clair ce que je veux. À mon refus, il s'oppose à donner la communication. Ce n'est que sur l'insistance de la fille du maire que je peux obtenir la communication, que le postier a, bien entendu, écoutée. Ainsi, arrive le lieutenant Husson qui doit ramener l'avion à Damblain. À la mise en route, avec une pression normale, l'essence s'écoule aux six carburateurs, cause : six pointeaux trop courts.

Je n'ai plus qu'une ressource, étant sans moyen de locomotion, attendre l'arrivée du lieutenant Husson avec le Matford, et aller à Estissac, à une trentaine de kilomètres, où, après un coup de téléphone au parc de Fère-Champenoise, je pense trouver les six pointeaux sur l'ancien moteur toujours en gare. En arrivant à Estissac : état d'alerte. Des *Stuka* bombardent en piqué un train, près de la gare. Dès l'alerte passée, je vais vite récupérer les six pointeaux. À Estissac, deux surprises m'attendent.

Tout d'abord, je retrouve un soldat de mon pays natal qui me dit : « *Tu te rends compte, je viens de me faire engueuler parce ce que je tirais au mousqueton sur les* Stuka *et que j'allais nous faire repérer* ».

Mécaniciens et armuriers au travail sur un Morane 406.

Dewoitine D.501 n° 251 (R-281)
GC I/2 1ère escadrille
Adjudant-chef Eberhardt
Dijon-Longvic (21), octobre 1938.



Nieuport-Delage Ni-D. 62 n° 219 (R-550)
GC I/2 1ère escadrille
Sergent Edmond Marin La Meslée
Strasbourg, septembre 1933.

MÉRCÉDÉS

Morane-Saulnier MS.406 n° 681 (L-710)
GC I/2 1ère escadrille
Adjudant Bruckert
Beauvais-Tillé (60), fin 1939.

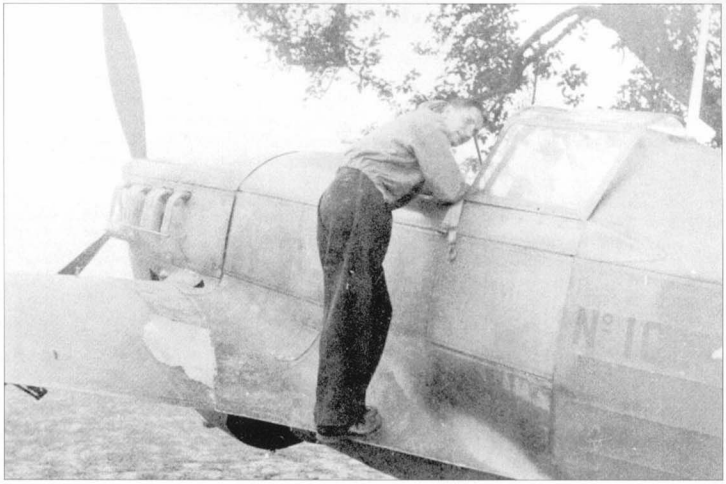
Ensuite, un lieutenant, stationné dans le secteur, me demande le camion Matford pour en faire une ambulance. Bien entendu, je refuse et lui dit qu'il s'adresse au lieutenant Husson, parti au mess des officiers, qui comme moi, lui refuse et lui demande : « *Où sont vos ambulances ?*» La réponse est époustouflante : « *Camouflées dans les bois !* »

Après un retour à Saint-Pouange, nous changeons vite les six pointeaux sabotés et le lieutenant Husson, après un décollage parfait, rentre à Damblain. Le groupe était parti pour un repli sur Dijon-Longvic, le 13 juin 1940. Ayant vite chargé ce qui restait du mess des officiers, nous rejoignons le groupe à Dijon.

En entrefilet, je me permets de renouveler mes remerciements à Monsieur le maire et à Madame Godet, son épouse, ainsi qu'à leurs trois filles et leur fils. Monsieur Godet, ancien adjudant de cuirassier, nous a accueillis, admis à sa table durant notre séjour, nous a pris en subsistance totale, nous logeant chez son berger, et faisant tout pour nous aider dans notre tâche de dépanneurs.

Sur ce même terrain de Damblain, à la suite d'un combat aérien, le sergent Mazin Maurice, a lui aussi, la mission de changer le moteur. Aux essais du nouveau moteur, déception : l'huile coule en filets par les pipes d'échappements. Après dégroupage, il s'aperçoit, lui aussi, que le sabotage est passé par là. Les segments racleurs, qui sont coniques, ont été montés à l'envers. Ainsi, au lieu de rabattre l'huile dans le carter, ils la refoulent, par en haut, dans les cylindres. La réparation est rapidement effectuée.

Régulièrement, les mécanos découvrent que des pièces de moteur ont été sabotées.



il ne manque seulement qu'un pilote, mais le groupe s'est déjà replié sur Dijon. Le capitaine Williame, soucieux de savoir du personnel en danger, mais ignorant que le moteur est réparé, part depuis Dijon et arrive à Damblain avec un message lesté : brûler l'avion et nous rejoindre. C'est avec amertume que le feu est mis à l'appareil. Le personnel, dont Mazin Maurice et le mécanicien-armurier Tastet passent par Dôle et nous rejoignent à Saint-Symphorien d'Ozon, heureux de retrouver le groupe.

À la suite du mitraillage de 27 mai avec huit Morane brûlés et un neuvième endommagé, le groupe est affaibli de presque la moitié de son effectif avions. Pour y remédier, un moyen, comme on va le voir, bien original.

À la suite d'un compte rendu de perte d'effectif avions, un Caudron Goéland nous est envoyé. Le pilote et le mécanicien nous le laissent pour compte. Heureusement, l'adjudant Coubé, chef de patrouille, est aussi pilote de bimoteur; il le prend en main, et quand tout est prêt, part avec des pilotes du groupe pour ... Toulouse (il ne devait pas y avoir de convoyeurs à l'arrière). À Toulouse, ils voient des Dewoitine D.520 en bon nombre, et se disent : « *On ferait du bon travail avec ce matériel !* » La réponse ne se fait pas attendre. Ils seront attribués quand ça « chauffera », et pourtant ça chauffe. Pas de D.520, mais des MS.406 et quels MS.406, des appareils-écoles déjà fatigués. C'est donc avec ce matériel usagé que les appareils brûlés ont été remplacés, et en plus, pas d'armement installé. En urgence, le commandant Daru envoie un camion (près de Paris, je crois) chercher mitrailleuses et canons pour équiper ces avions. Pas de butte de réglage, un dépannage uniquement à la lunette de visée portée par une tige support emmanchée dans le canon. Et tout ce travail en pleine période où la décadence avait bien été organisé par certains, malheureusement inconnus.

Voici une anecdote qui m'a été racontée par le sergent mécanicien Baylé Léon, ancien de la SPA 3, muté fin 40 à l'état-major de la chasse. Celui-ci étant stationné à

Georges Duvoid sur l'aile de l'avion de l'adjudant Bruckert. Ce pilote se tuera en percutant un arbre au terme d'un combat aérien, le 2 avril 1940.

Coulommiers, il doit aller chercher en gare des avions qui sont des maquettes grandeur nature de MS.406 et Potez 63 avec habitacle en plexiglas. Il reçoit l'ordre de les disposer, à demi apparents, sur le faux terrain de Coulommiers. La réaction ennemie ne se fait pas attendre par un bombardement avec des bombes inoffensives portant l'inscription : « *bombes en ciment pour avions en carton* » [3].

Après un court séjour du 13 au 15 juin 1940 à Longvic, nous nous replions sur le terrain de Chalons-Chanforgueil du 15 au 16 juin 1940 puis à Saint-Symphorien d'Ozon du 16 au 17 juin. C'est sur ce terrain que j'entends, à la radio, la voix du maréchal Pétain demandant un armistice.

Ensuite c'est Montpellier-Fréjorgues pour les avions et le camp du Larzac pour l'échelon roulant. N'ayant pu trouver de quoi nous loger au Larzac, nous avons repris la route de Montpellier où nous restons du 17 au 22 juin 1940. Enfin Nîmes-Courbessac du 22 juin à l'armistice du 26 juin 1940.

C'est là qu'un jour, nous avons mis les avions en rond, prêts à être brûlés, mais l'ordre de mise à feu qui aurait eu sûrement des conséquences graves, n'est jamais venu et finalement l'ordre de convoyer tous les avions à Châteauroux est arrivé.

Que de tristesse ce jour-là, que de voir partir nos belles ailes françaises pour une direction où l'on ne devait les revoir qu'en 1941.

En septembre 1941 (si mes souvenirs sont exacts), je suis désigné par le commandant Daru, commandant la base de stockage d'Orange, avec des anciens dont les sergents Bocquillon Jean et Teycheney Jean pour assister à la reconstitution du GC I/2 à Châteauroux (La Martinerie).

Le voyage se fait en Goéland piloté par le sous-lieutenant Pichon, le reste du détachement ayant rallié Châteauroux par le train.

Bombes au ciment pour avions en carton

Heureux de participer à cette reconstitution, de revoir la Cigogne peinte sur les D.520, c'est malgré tout le cœur gros que l'on rentre à Orange, laissant la SPA 3 à son nouveau destin entre les mains du commandant Fleurquin, ancien commandant de la Patrouille de France sur Morane 225.

Par ce journal je me sens le cœur libéré et bien soulagé, de toutes ces observations que je viens de relater et les confier à qui voudra les lire et en tirer les conséquences avec l'espoir que de telles choses ne se reproduisent plus.

Je ne puis terminer sans rappeler que je salue le courage, la ténacité et la bravoure des équipages qui, malgré tous ces faits, se sont défendus jusqu'à la mort pour que la France vive, sans oublier le travail parfois ingrat des mécaniciens, mes amis. En un mot, tirons le chapeau à tous, la défaite de juin 1940 n'étant pas notre œuvre, mais bien celle des saboteurs malheureusement inconnus et impunis.

Durant toute cette pénible période, le groupe des *Cigognes* n'a pas failli à sa tradition depuis sa naissance qui devait selon Georges Guynemer, « *Faire Face* ».

Mes souvenirs étant je crois épuisés, il me reste à conclure en formulant que je pense avoir fait de mon mieux, mes talents d'écrivain étant réduits, pour faire connaître comment, par le passé, le destin de la France a parfois été entre des mains connues ou inconnues, mais criminelles.

Que de pareils faits n'aient plus l'occasion de se reproduire, c'est là mon seul souhait.

[3] Ce type d'anecdote circule dans toutes les aviations du monde, ou presque. Elle est certes amusante, mais sans aucun doute totalement apocryphe. On imagine mal des aviateurs prendre le risque de se faire descendre par la DCA ou la chasse pour simplement jouer un bon tour à leurs ennemis. En temps de guerre, les éclats d'obus sont beaucoup plus efficaces que les éclats de rire. NDLR

Damblain, le 27 mai, après le passage des Messerchmitt.

Un combat qui n'a jamais eu lieu

En pleine guerre de Corée, trois MiG-15 sont abattus par des F9F de l'US Navy à seulement 50 km de Vladivostok. Cet incident, qui aurait pu se transformer en détonnateur d'un troisième conflit mondial, est purement et simplement enterré tant par les Soviétiques que par les Américains, qui décident, d'un commun accord tacite, que cet événement n'a jamais eu lieu.

Dale Tapp
Sébastien Benoît

« *Et d'un au bain !* ». Ce cri me fit me redresser pour mieux écouter les haut-parleurs qui retransmettaient les conversations des aviateurs, au milieu du vacarme assourdissant qui régnait dans le centre des opérations de mon destroyer de la Flotte du Pacifique.

Mon navire appartenait à la *Task Force* 77 pendant la guerre de Corée. Nous naviguions dans la mer du Japon, à une distance raisonnable des côtes orientales de la Corée pour permettre à nos avions d'effectuer des missions vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Par un jour gris du dernier hiver de cette guerre, nous nous trouvions très au nord de notre zone habituelle. Au début, habitués aux incessants zigzags de la flotte avant, pendant et après le décollage et l'appontage des avions, nous n'avions pas prêté attention au fait que nous étions entraînés toujours plus vers le nord. Peu à peu, je sentis monter une certaine tension parmi l'équipage. Et pour cause ! Quelques échos venaient de faire leur apparition sur nos radars aux environs de Vladivostok, l'une des grandes bases navales soviétiques, à proximité de la frontière avec la Corée du Nord.

Bientôt, d'autres échos apparurent également. Avec un temps couvert où un brouillard marin froid et humide bouchait toute visibilité, le meilleur endroit pour suivre le déroulement des opérations était le centre des opérations. De ce que je pouvais percevoir des conversations à la radio, nos pilotes venaient d'identifier de nombreux échos : c'étaient des MiG-15 !

Pour leur éviter de s'égarer dans l'espace aérien soviétique, les appareils de l'US Navy patrouillant au-dessus de la flotte étaient placés sous le contrôle des radars des porte-avions. À l'extérieur de leur cercle, un groupe de MiG-15 se comportait d'une manière bien curieuse. Quelques-uns uns faisaient mine d'attaquer, puis rompaient brusquement, comme pour attirer les chasseurs américains dans leur espace aérien. Après une vingtaine de minutes de ce petit jeu, quatre MiG ouvrirent le feu sur deux chasseurs de l'*Oriskany*. Deux autres appareils américains plongèrent à la rescousse et il s'ensuivit un combat aérien entre les huit avions.

Au milieu du bavardage et des interférences qui emplissaient le circuit radio, on pouvait capter quelques bribes du combat : « *...Aïe !..* crr... *Chuck, suis-moi...* crich... *Es-tu ...* crr... *Raté...* criii... *Ça va...* grr... *sur la cible...* shh... *Et d'un au bain !...* rrr... *Je dégage...* ».

Puis, aussi vite qu'il avait commencé, le combat cessa. Les autres MiG étaient restés en dehors, tout comme les autres chasseurs américains en patrouille. Un MiG avait été abattu, un second avait disparu dans la crasse en traînant derrière lui un panache de fumée et un troisième, endommagé, avait mis le cap au nord en perdant de l'altitude. Tous les chasseurs de la Navy regagnèrent leur porte-avions.

Quelques minutes après le combat, l'un des destroyers du piquet aperçut un parachute quelques milles plus au nord. Il demanda s'il devait porter secours au pilote. « *Négatif* », lui fut-il répondu, quelques secondes avant que n'arrive l'ordre de mettre le cap au sud. À ce moment précis, le destroyer ne se trouvait qu'à 90 km de Vladivostok.

Un Grumman F9F-2 (BuAer 123656) de l'escadrille VF-781 dans le ciel de Corée en octobre 1951.
Cette unité, basée à l'origine à Los Alamitos (Californie), était composée en majorité de réservistes. Elle fut remise en activité le 2 août 1950 et effectua un premier tour d'opérations au-dessus de la Corée à bord du porte-avions *Bon Homme Richard* (CVA-31). (Photos : US Navy)

En haut et ci-dessus :
le Grumman F9F-5 (BuAer 126034) appartenant à l'escadrille VF-781, embarquée sur le porte-avions *Oriskany* (CVE-34) de la *Task Force* 77.
Sur la photo, on voit le *Lieutenant* Joseph J. MacBrien, de la Royal Canadian Navy, en train d'apponter sur l'*Oriskany*, le 15 novembre 1952, soit trois jours avant l'incident.

Trois Grumman F9F-2P à bord de l'*Oriskany*, en novembre 1952.
Ces appareils de reconnaissance photo portent des surnoms adaptés à leur rôle : « Life », « Pic » et « Look ».
Le « 153 », au centre, se distingue des deux autres par l'emplacement de ses codes d'extrados et la substitution du code par le mot « Navy » sur l'intrados gauche.
Chacun porte des symboles de mission (des caméras) sous le pare-brise.

La *Task Force* rebroussa chemin, les échos des MiG disparurent de l'écran des radars et cet incident devint un « non-événement ». Le fait de n'avoir pas récupéré le pilote soviétique épargna à tout le monde (sauf à lui) des explications plutôt embarrassantes. Les Soviétiques n'en firent jamais état et, du côté américain, il ne fut fait mention que bien des années plus tard d'un « incident aérien » sans plus de détails. L'un des aspects les plus étonnants de cette affaire fut la conversation, relayée par la radio de la flotte, entre le commandant-en-chef de la *Task Force* [*Rear-Admiral* Hickey], à bord d'un porte-avions [CVA-33, *Kearsarge*], et les deux pilotes vainqueurs, à bord d'un autre [CVA-34, *Oriskany*]. Le dialogue fut à peu près le suivant :

L'amiral : *Félicitations, Messieurs, du beau boulot !*

Les pilotes : *Merci, amiral.*

L'amiral : *Nous sommes très fiers de vous et je suis très satisfait de votre compétence et des performances de vos avions. Je suppose que vous avez tiré parti de votre plus grande maniabilité ?*

Ne pas avoir récupéré le pilote soviétique a épargné bien des explications embarrassantes.

Un pilote : *Non, amiral. Les MiG tournent plus court que nous.*

L'amiral : *Ah ? Alors, vous les avez surclassés en vitesse ?*

L'autre pilote : *Non, amiral. Ils sont plus rapides que nous.*

L'amiral : *Bon, alors, en vitesse ascensionnelle ou en piqué, peut-être ?*

L'un des pilotes : *Ben... pas vraiment. Ils nous surclassent dans tous les domaines, en fait.*

L'amiral (gêné) : *Bon, eh bien ! en tout cas, du beau boulot, Messieurs, vraiment magnifique et encore toutes mes félicitations.*

Les pilotes (en chœur) : *Merci, amiral.*

Le rapport de ce combat est resté longtemps secret. En voici le résumé désormais déclassifié :

« À approximativement 13h01, le CIC (*Combat Information Center*) a signalé des hostiles (*bogies*) à 82 miles. La patrouille en couverture de la *Task Force* 77 consistait en 8 F9F-5 de l'Oriskany. Une formation de cette patrouille fut dirigée de manière à ce qu'elle reste entre les hostiles et la *Force*. À environ 60 miles les hostiles furent identifiés comme étant sept appareils de type MIG. Les MIG se sont mis en position d'attaque et ont ouvert le feu sur la patrouille. Dans la mêlée qui s'ensuivit, deux MIG ont été abattus et deux fortement endommagés. Le pilote d'un MIG fut aperçu en train de s'éjecter. Un F9F-5 a reçu un coup au but dans le fuselage arrière. Le *Lieutenant* E.R. Williams, USNR et le *Lieutenant (junior grade)* J.D. Middleton, USN, tous deux de la VF 781, ont été crédités chacun de la destruction d'un MIG. Le *Lieutenant (junior grade)* D.M. Rowlands, USNR, fut crédité d'un MIG sévèrement endommagé ».

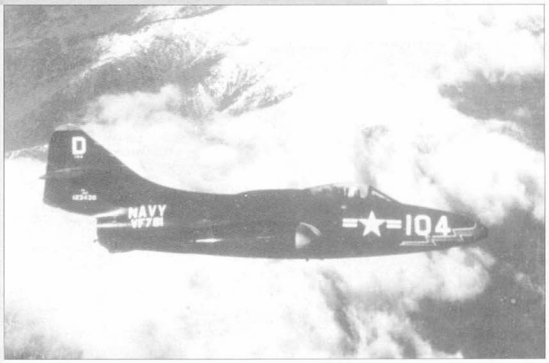
AUTRE SON DE CLOCHE

Le rapport soviétique, publié par les Izvestia en janvier 1994, donne – on s'en doute – une version légèrement différente :

À 14h17, un groupe d'avions non identifiés fut repéré au sud du cap Gamov. À 14h38, le groupe infléchit son cap vers le nord, en direction de notre territoire. À 14h48, le capitaine Beliakov, chef de la patrouille, rendit compte que deux avions se présentaient derrière lui et qu'il engageait le combat. La liaison avec les chasseurs fut interrompue à ce moment-là. Il a été établi que le combat s'est déroulé à une altitude de 8 000 mètres au-dessus de la mer, à 30-35 kilomètres des côtes du cap Gamov et à 10-15 kilomètres de la limite de nos eaux territoriales. Sur les quatre chasseurs, un seul rentra à sa base. Il avait été séparé du reste de la patrouille pendant le combat. Un autre s'abîma en mer suite à une avarie de réacteur sans avoir participé au combat. Les deux autres avions ont probablement été abattus par les Américains.

INFOS ET INTOX

Voyons maintenant le point de vue d'un témoin, le commandant de réserve Aleksander Polozov :



Un autre F9F-2 (BuAer 123430) de la VF-781 lors du premier tour d'opérations de cette escadrille en Corée.

Des gardes-frontières informèrent l'état-major de la violation de l'espace aérien (à l'époque, nous n'avions pas encore de radar). La patrouille d'alerte des MiG-15 commandée par le capitaine Beliakov décolla du terrain d'Unashi pour intercepter les intrus. Mais les gardes-frontières n'avaient pas vu que la zone de frappe et l'itinéraire de retour des bombardiers américains étaient protégés par des chasseurs Sabre [sic] embarqués sur le porte-avions qui stationnait près du port.

À l'issue du duel inégal, un seul appareil revint à la base. Le deuxième appareil de la patrouille du capitaine Beliakov fut retrouvé en mars 1953, quand on le repéra du ciel, reposant au fond de la mer à environ 600 mètres des côtes. L'avion semblait intact, car comme ses réservoirs étaient vides et donc son moteur éteint au moment de l'impact, il ne s'était pas désintégré. La verrière avait été larguée. On retrouva la dépouille du pilote près de l'épave. Il fut enterré avec les honneurs militaires dans un cimetière près de Zolotaya Dolina. Le sort des deux autres pilotes, dont le capitaine Beliakov, reste inconnu.

Le même jour, la radio américaine *Voice of America* annonça que quatre MiG avaient été abattus lors du combat, que les pilotes s'étaient éjectés et qu'ils avaient été récupérés par des navires américains. Les Américains donnèrent les nom et prénoms des quatre pilotes et même leur situation familiale et nombre d'enfants. Apparemment, l'espion ne savait pas que l'un des avions était quand même revenu. Il faut ajouter que le 6 ou 8 mars, une taupe des services secrets américains fut arrêtée dans la garnison d'Unishi.

PRIS PAR SURPRISE ?

En janvier 1994, Viktor Chubalaïev, commandant l'escadron auquel appartenait la patrouille du capitaine Beliakov, fut à son tour interrogé par un journaliste des Izvestia :

Les Soviétiques imputent le désastre à une attaque par surprise des chasseurs américains.

– Ce fut un jour tragique pour le régiment, avec la mort de trois camarades. Suite à cela, une enquête minutieuse sur le combat fut menée. Il fut établi que seuls quatre avions avaient décollé et non sept, comme l'affirmaient les Américains. Je me rappelle parfaitement le nom de ces pilotes. Il y avait Beliakov, Pouchkarev, Vandaïev et Pakhomkine. Ils étaient tous de bons pilotes, dont le plus expérimenté était Nikolaï Beliakov.

– Pourquoi ont-ils décollé ?

– Nous avions été informés qu'un porte-avions américain se trouvait à proximité de nos côtes. Puis, nous reçûmes l'ordre d'intercepter un groupe d'avions hostiles qui se dirigeait vers le cap Gamov. Une patrouille de quatre avions décolla sur alerte d'un terrain situé à cinq kilomètres de Nakhodka. Nos pilotes ne trouvèrent pas le porte-avions américain. Ils volaient en échelon refusé à droite, leader-équipier, leader-équipier. Quand ils se trouvèrent à proximité du porte-avions, le chef donna l'ordre de resserrer les rangs pour montrer aux Américains comment ils savaient si bien voler en patrouille ! Évidemment, il n'était pas question de survoler le porte-avions. Un bâtiment de ce type possédait une bonne couverture et il s'en servit : nos avions furent attaqués dès qu'ils arrivèrent à portée. En une seule passe, trois avions furent descendus, seul Pouchkarev réussit à s'échapper. Il se perdit et ne se posa pas sur son terrain de départ

– Pourquoi avons-nous subi de telles pertes en une seule attaque, en n'offrant pratiquement aucune résistance aux Américains ?

– Ils ne virent pas les chasseurs américains chargés de la couverture du porte-avions. Leur attaque fut une surprise totale, d'où un résultat aussi catastrophique pour nous.

– Dans quel secteur se trouvait le porte-avions américain ?

– Dans les eaux internationales de la mer du Japon.

– Comment fut accueilli à son retour au régiment le pilote qui avait abandonné son leader à son sort ?

– La guerre, c'est la guerre. Il n'y a pas deux situations identiques. Tout ce que je sais, c'est que les Américains nous ont pris au dépourvu. Nous n'avons pas réussi à établir clairement ce qui s'était passé. Ils n'eurent même pas le temps de se mettre en formation de combat que tout était fini. C'est pourquoi il ne nous apparut pas nécessaire de sanctionner l'équipier du capitaine Beliakov pour couardise. Bien sûr, il fut mal à l'aise devant la veuve du pilote décédé, mais ceci est une autre histoire. Plus tard, le régiment fut envoyé en Corée du Nord, où il fut chargé de la protection d'une centrale électrique. Pouchkarev, l'équiper de Beliakov, y était aussi. Il fut tué au cours d'un combat. Dans la mémoire de ses proches, il est resté un homme droit et courageux.

De tout ceci, on peut en retirer la version la plus probable : les avions américains se sont égarés à proximité des eaux territoriales soviétiques et se sont sentis menacés par l'arrivée des MiG-15. Ces derniers, voulant faire les marioles, ont probablement engagé le combat les premiers. Mal leur en a pris.

La chasse française 1939 - 1945 (13)

Le GC 3/3 *Ardennes*

Des P-47D du GC 3/3 *Ardennes*, photographiés à Meknès, quelques semaines avant la dissolution du groupe, qui aura lieu en mars 1946. Le groupe n'était pas peu fier d'avoir appartenu aux Forces aériennes françaises libres, ce qui se traduisait par l'application systématique de la croix de Lorraine sur tous ses avions.
(Collection J. Mutin)

Il faut avant tout préciser que le GC 3/3 *Ardennes* n'a aucun rapport, direct ou indirect, avec le GC III/3 dissous en 1940 (cf A-J. n° 12). En fait, tout est particulier dans cette unité, qui n'avait jamais été prévue dans les plans alliés de réarmement des forces aériennes françaises.

Bien que ses origines soient quelque peu obscures, le groupe *Ardennes* doit vraisemblablement sa naissance à un entretien informel tenu à l'été 1943 entre le général Valin, commandant les FAFL, et l'*Air Chief Marshall* Sir Arthur Tedder, commandant les forces aériennes en Méditerranée. Au cours de cette conversation, Valin avait demandé à Tedder la possibilité d'armer à titre provisoire d'avions britanniques une unité française basée au Levant. Tedder avait alors promis quelques Hurricane Mk.IIC destinés à assurer la couverture des côtes orientales de la Méditerranée. Toutefois, l'armement d'une nouvelle unité française au Levant n'ayant pas été inscrit dans le plan général négocié avec les Alliés, cette nouvelle unité ne peut avoir qu'une existence provisoire, limitée au 1er juillet 1944, et les Français sont invités à puiser dans le personnel disponible maintenu en réserve.

Le 10 octobre 1943, Tedder informe par lettre le général Valin que la *Joint Air Commission* accepte la mise sur pied en Syrie à titre temporaire d'un *Squadron* de douze Hurricane en ligne et autant en volant. Des instructions parviennent à la RAF pour fournir les avions et pourvoir à l'instruction des pilotes et mécaniciens. Il est prévu que cette unité soit placée sous le commandement de la RAF jusqu'à sa dissolution au 1er septembre 1944, date à laquelle le personnel sera réparti au profit des unités « légales », conformément aux dispositions du plan de réarmement des forces aériennes françaises.

C'est alors qu'entre en jeu le lieutenant-colonel Demozay, alias Morlaix, qui commande à cette époque les forces aériennes françaises libres au Moyen-Orient. Dans le cadre qui a été défini conjointement par son état-major et la RAF, il s'emploie à traduire dans les faits le vœu du général Valin. C'est lui qui, apparemment, baptise ce nouveau groupe Ardennes, pour des raisons qui n'ont jamais été définies. Bien que placé sous la responsabilité de la RAF, ce groupe ne recevra jamais aucune numérotation britannique et restera connu par eux sous la simple appellation de « *Ardennes Squadron* ». Ce n'est que le 10 juin 1944, lorsqu'il sera rattaché à la 4ème escadre de chasse française, que ce groupe sera numéroté GC 3/3 [1].

La date précise de création du groupe *Ardennes* reste floue. Si elle peut remonter au 10 octobre 1943 (voir plus haut), ce n'est en fait que le 14 novembre que ses chefs sont nommés, en la personne du capitaine Max Vinçotte, commandant du groupe, lieutenant Michel Gruyelle et lieutenant Paul Boudier, commandants d'escadrille. C'est aussi à cette date que débute l'entraînement sur deux Harvard et deux Hurricane. La mise sur pied du groupe est retardée par l'absence d'avions et de personnel technique qualifié.

Le groupe Ardennes n'est réellement constitué sur le plan administratif que le 1er janvier 1944. Un mois plus tard, le groupe fait mouvement sur St Jean d'Acre pour toucher ses Hurricane Mk.IIC, pour la plupart des appareils neufs. Le 1er février 1944 serait donc sa date de naissance « officielle ». Rattaché au N° 209 *Squadron*, le groupe double le N° 127 *Squadron* dans les missions de protection des côtes palestiniennes. Dès le 24 février, il compte 101 heures de vol, consacrées à l'entraînement, aux exercices d'interception et aux missions de protection de convoi. Ce n'est que le 29 février qu'un nombre suffisant d'avions et de personnel permet la création effective de la 2ème escadrille, équipée de six Hurricane.

Le 30 avril 1944, le groupe fait mouvement sur l'Afrique du Nord et se retrouve début mai à Aboukir avant d'embarquer à Port Saïd à destination d'Oran. Il gagne ensuite Bônes-Les Salines où il est intégré au « *Bône Fighter Command* » aux côtés du GC II/3 *Dauphiné*. Il y reçoit des P-40 destinés à l'instruction des pilotes. Il est prévu qu'il soit rapidement transformé sur P-47, mais les retards de livraison et la nécessité de transformer d'autres

[1] En juillet 1943, les groupes français ont reçu l'ordre de transformer les chiffres romains de leur dénomination en chiffres arabes (le GC II/3 est devenu le GC 2/3, etc...). Toutefois, pour des raisons culturelles ou par simple habitude, les chiffres romains n'entreront véritablement dans les mœurs qu'après la guerre. C'est la raison pour laquelle, nous utilisons dans cette rubrique les dénominations de GC II/3 ou GC I/4. En revanche, le GC 3/3, mis sur pied après juillet 1943, sera d'emblée dénommé GC 3/3.

L'une des rares photos connues de P-39 du GC 3/3 *Ardennes*. Les insignes encore présents sur la portière montrent la diversité de provenance de ces appareils (GC III/6 dans le fond et GC I/4 au premier plan). Le « A », un P-39N-5-BE (42-18738) était l'appareil du capitaine Gruyelle, commandant la 1ère escadrille. La Réghaïa (Algérie), juillet 1944. (Collection J. Mutin)

groupes jugés prioritaires contraignent l'état-major français à laisser le groupe en l'état. Alors que le personnel technique n'a pas encore rallié Oran, le 18 juin 1944, le groupe *Ardennes* est équipé de 14 Hurricane Mk.IIC, 13 P-40 et 1 A-24 (42-54502).

Le 5 juillet, il touche son premier P-47 (un D-22), suivi de quatre autres dans les jours suivants. Toutefois, ces appareils sont rapidement réaffectés au GC I/4 *Navarre*. Ce dernier groupe doit être remplacé par le GC II/6 *Travail* au sein du « *Bône Fighter Command* », mais comme cette unité est encore en cours de formation, c'est le groupe *Ardennes* qui se voit confier les missions du I/4. Le groupe *Ardennes* est alors renforcé par des éléments du II/6 et récupère les P-39 du I/4 en attendant la livraison d'un nombre suffisant de P-47. Le 1er août, le groupe *Ardennes* aligne 21 P-39, 8 Hurricane Mk.IIC, 2 A-24 et 1 P-47.

L'espoir revient le 18 août, lorsque le groupe apprend que 25 P-47 vont lui être affectés sous peu; 13 doivent être convoyés de Brindisi par des pilotes américains, les autres sont encore en cours de montage à Alger. Il est alors prévu que l'*Ardennes* soit incorporé à la 3ème escadre et fasse mouvement vers la France. Et, en effet, les 23 et 24 août, quatre P-47 arrivent. Le lendemain, il apprend que ces appareils seront en fait livrés au GC I/4... Il ne reste alors que 5 P-47, tout juste bons pour l'entraînement.

Loin d'être dissous, le groupe est informé le 2 septembre qu'il va faire mouvement sur la France. Tandis que l'échelon roulant quitte l'Afrique le 17, l'entraînement se poursuit à Oran. Le 16, deux P-47D-28 neufs arrivent d'Alger et les autres suivent à une cadence désespérante. Sept pilotes frais émoulus des centres d'entraînement des USA sont affectés au groupe le 26. Enfin, le 30, c'est le grand saut pour les 13 premiers P-47 qui se posent à Istres. Neuf autres suivront plus tard, pour porter la dotation à 24 appareils, des D-28RE et D-30-RA pour la plupart.

Il est assez étonnant de constater que le GC 3/3 *Ardennes*, dont l'existence avait été limitée au 1er septembre 1944, puisse faire mouvement deux mois plus tard avec des P-47 neufs sur la France. On peut voir dans cette démarche le pragmatisme des Américains, prompts à utiliser toutes les ressources mises à leur disposition officiellement ou par des voies détournées.

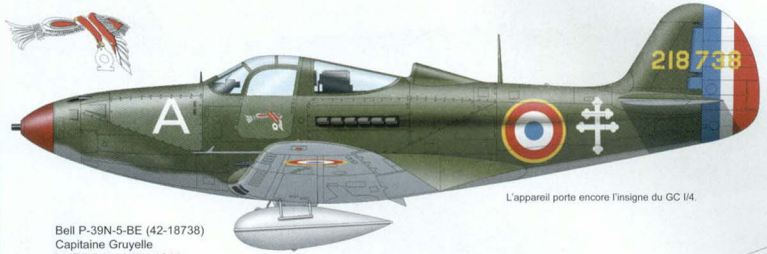
Le 30 octobre, le GC 3/3 est rattaché à la 4ème escadre, aux côtés des GC II/3 *Dauphiné*, I/4 *Navarre* et II/5 *Lafayette*. C'est la reconnaissance officielle de son potentiel. Il participe à sa première véritable mission de guerre le lendemain en bombardant la voie ferrée de Gérardmer.

Les missions de reconnaissance et de bombardement au-dessus de l'Alsace se succèdent à un rythme élevé, tout au moins quand la météo le permet. En effet, en novembre le groupe ne peut voler que sept jours. Le 2 décembre le groupe *Ardennes* déplore ses première pertes en mission : le sous-lieutenant Rombi et le sergent-chef André-Louis Hans sont abattus par la *flak* dans la région de Mulhouse. Le premier se parachute, mais le second est tué. Le 16 décembre, le groupe utilise des bombes au napalm pour la première fois.

Le mauvais temps empêche de voler plus de onze jours en décembre et douze en janvier. Les missions consistent davantage désormais en l'appui direct des troupes au sol (opérations Remedy). Le transfert sur Luxeuil doit être interrompu en raison de l'état de la piste qui contraint le groupe à rejoindre momentanément Dôle.

Le 2 mars, l'aspirant Andrieu, touché par la *flak*, doit se poser en territoire ennemi, à l'est d'Offenburg. Il est fait prisonnier. Le 16, c'est le tour du sergent-chef Trescases qui se pose près de Germersheim, dont la population excédée par les incessants bombardements alliés le passe

Ce P-47D-30-RA (44-90030) a été mis en pylône par le sergent Volant, le 2 février 1945 sur le terrain enneigé de Luxeuil. (Collection J. Mutin)



L'appareil porte encore l'insigne du GC I/4.

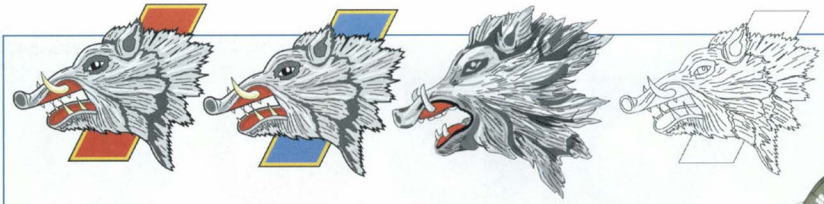
Bell P-39N-5-BE (42-18738)
Capitaine Gruyelle
La Réghaia, juillet 1944.

Republic P-47D-28-RE (44-20010)
Sous-lieutenant « Tito » Maulandi
Luxeuil, avril 1945.

Republic P-47D-30-RE (44-20821)
Sous-lieutenant Georges Sarrabayrousse
Ambérieu, octobre 1944.

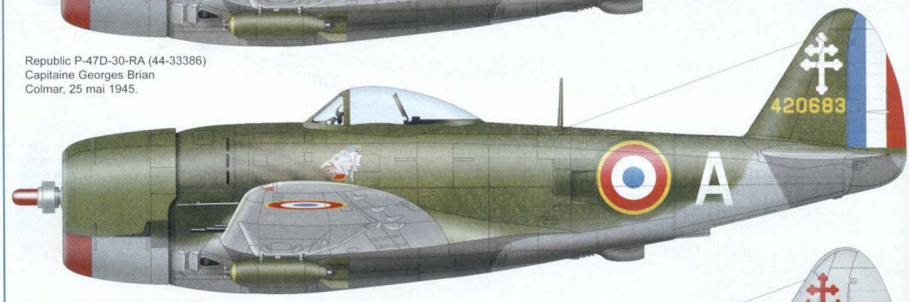
Republic P-47D-28-RE (44-19679)
Lyon-Bron, octobre 1944.
Avion accidenté le 23.05.45 à Colmar
par le sergent Bellisard.

© P-A. Tilley - 04.00



Republic P-47D-28-RE (44-20030)
Sergent Volant
Luxeuil-les-Bains, 2 février 1945.

Republic P-47D-30-RA (44-33386)
Capitaine Georges Brian
Colmar, 25 mai 1945.



Republic P-47D-30-RE (44-20683)
Commandant Perdrizet
Luxeuil-les-Bains, 8 mai 1945.

Republic P-47D-30-RA (44-33379)
Meknès, mars 1946.

Vue du dessus montrant les petites cocardes et les bandes d'invasion, valable pour les 44-20821 et 44-19678.

© P-A. Tilley - 04.00

MATÉRIEL

Hurricane Mk. IIB	11.43 - 03.44
Hurricane Mk. IIC	01.44 - 07.44
P-40	05.44 - 07.44
P-39	07.44 - 09.44
P-47	09.44 -

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cne Vinçotte	14.11.43 - 17.03.45
Cdt Perdrizet	17.03.45 -

Commandant 1ère escadrille

Lt (Cne) Gruyelle	14.11.43 -
Cne Brian	-

Commandant 2ème escadrille

Cne Boudier	14.11.43 - 27.09.44
Lt Moret	27.09.44 -

VICTOIRES

Forces Aériennes Françaises : aucune

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus 2
(S/C Hans, 02.12.44 - S/C Pauly, 29.04.45)

Prisonniers 2
(Asp Andrieu, 02.03.45 - S/C Trescases, 16.03.45; seront tous deux libérés fin avril 45)

TERRAINS

14.11.43	Rayack (Liban)
02.44	St Jean d'Acre (Palestine)
02.05.44	Aboukir (Égypte)
05.44	Bône-Les Salines (Algérie)
17.07.44	La Réghaïa (Algérie)
30.09.44	Salon-de-Provence (13)
16.10.44	La Vallon (13)
26.10.44	Lyon-Bron (69)
30.10.44	Ambérieu-en-Bugey (01)
02.01.45	Luxeuil-les-Bains (70)
13.02.45	Dôle (39)
17.03.45	Luxeuil-les-Bains (70)

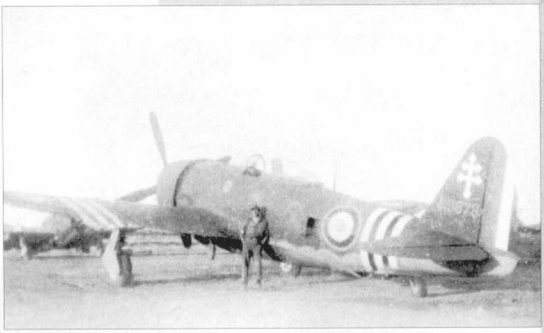
à tabac. Il échappe de peu à la mort et est fait prisonnier. Comme Andrieu, il sera libéré par l'avance américaine et reviendra au groupe le 24 avril.

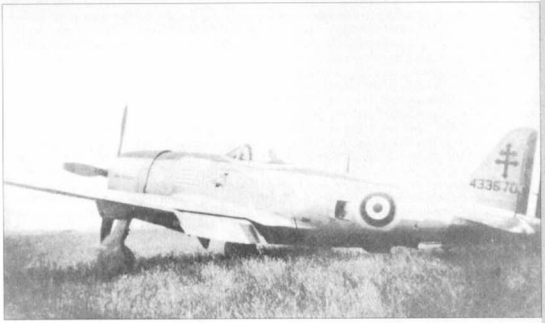
Le 13 avril, huit P-47, qui viennent de bombarder le village de Schönengrund, sont attaqués par cinq Bf 109 et deux Fw 190. Au terme d'un bref combat tournoyant, les Allemands s'enfuient en rase-mottes. Seul l'avion du sergent L'Épée à été touché. Ce sera la seul rencontre entre le groupe *Ardennes* et la Luftwaffe.

Bien que la fin de la guerre soit proche, l'activité ne cesse de croître. Le bilan se passe de commentaires : 799 sorties en avril, avec des pointes à 50 sorties pour certaines journées ! Malheureusement, en quelques jours, le groupe perd deux nouveaux pilotes tués : le sergent-chef Jacques Pauly, abattu par la *flak* le 29 au-dessus de la gare de Bludenz, et le sous-lieutenant Robert-Eugène Burin d'Ayssard Paillonçy, qui percute la forêt Noire dans le brouillard près de Fribourg-en-Brisgau, le 2 mai. Entre le 30 octobre 1944 et le 8 mai 1945, le GC 3/3 *Ardennes* a fourni un total de 2 275 sorties. Le groupe sera dissous le 1er mars 1946.

LISTE DES HURRICANE CONNUS UTILISÉS PAR LE GC 3/3 *ARDENNES*

BE408, HV311, HW188, KW878, KX923, KX927, KX952, KZ129, KZ502, KZ510, KZ547, LD106.

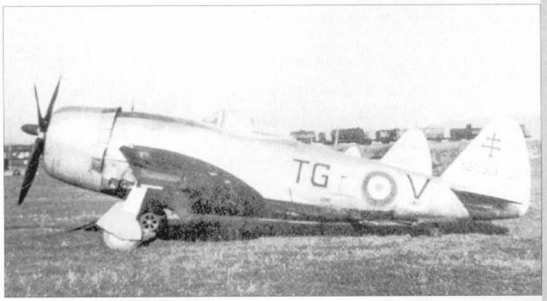




En haut :
ce P-47D-28-RE (44-19679) terminera sa carrière en bout de piste de Colmar où le « vautrera » le sergent Bellisard le 23 mai 1945, à la suite d'une panne de moteur. On le voit ici portant l'insigne du sanglier des Ardennes sous sa forme primitive. L'écusson était peint en bleu ou en rouge, en fonction de l'escadrille. Il porte également deux croix gammées sous la verrière. L'auteur le plus probable de cette décoration est le sous-lieutenant Pierre Poincenot qui a obtenu deux victoires en 1940 avec le GC II/3.

Ci-dessus :
le P-47D-30-RA (44-33670) piloté par le sous-lieutenant Georges Elmlinger peu après la cessation des hostilités. Le pilote a peint sept croix gammées sous la verrière, représentant ses victoires homologuées et probables revendiquées pendant la campagne de France. On notera simplement qu'il s'est abstenu de faire figurer ses deux victoires revendiquées contre l'aviation britannique en 1941 et 1942. Comme tous les autres avions du groupe, il porte la croix de Lorraine sur la dérive.

Ci-dessous :
le code « TG » fut attribué au GC 3/3 *Ardennes* vers le mois de mars 1945.
(Photos, collection J. Mutin)



REÇU 5 SUR 5

Ensign, suite

Lors d'un passage aux archives britanniques de Kew (Londres), j'ai pu trouver quelque peu par hasard le dossier de la BOAC relatif à l'Ensign G-AFZV "Enterprise" faisant l'objet d'un article dans le N° 10 d'Aéro-Journal. Ce document (portant la référence AVIA 2/2585) n'est cependant composé en grande partie que de correspondances avec les Lloyds de Londres et diverses compagnies d'assurances peu désireuses de débourser les 50.000 £ pour lesquels cet appareil avait été assuré (rien de nouveau sous le soleil...). Les assurances vont opposer à la revendication de la BOAC que les faits de guerre ne sont pas couverts (ce qui est discutable vu l'accident puis la "capture" quelque peu accidentelle par des hommes du gouvernement de Vichy). Dans le dossier, on peut lire que, peu après l'atterrissage de l'Ensign le 3 février 1942, les Britanniques préparèrent un raid pour remettre l'appareil en état mais durent y renoncer par manque de moyens. La polémique avec les assureurs rebondira lorsqu'on apprendra la récupération du quadrimoteur par les Français. On le signalera à Marseille, employé comme avion de transport sanitaire. Le Foreign Office est alors contacté. On lui demandera de tenter d'obtenir la restitution de l'avion via une demande officielle au gouvernement de Vichy. L'invasion de la zone libre dut probablement faire capoter ce projet diplomatique. À noter que, dans le dossier, figure une intéressante photo publiée dans le magazine à usage restreint: "*Evidence in camera*" qui, comme son nom l'indique, était surtout destiné à l'analyse de photos aériennes. Sur une page du numéro du 22 mars 1943, trois photos prises des airs montrant des avions étrangers dans la Luftwaffe : deux DC-3 de la Lufthansa près de Berlin, un Wellington au centre de test de Rechlin et notre Ensign avec marques françaises à Toulouse-Montaudran derrière trois avions appartenant certainement à Air France. La date de prise de la photo n'est malheureusement pas précisée.

J-L. Roba

Page centrale

[...] La double page centrale, pleine de profils, peut suggérer un thème de collection pour les maquettistes. C'est très bien... mais elle manque un peu d'exhaustivité !

G. Roussillo (Foix, Ariège)

Certes, mais ce n'est pas le but recherché.
Les types d'avions sont retenus de manière arbitraire et nous assumons pleinement ce choix sélectif. Un exemple : nous évitons de présenter en même temps des monomoteurs et des multimoteurs. Comme nous respectons une échelle commune pour tous les avions présentés dans cette double page, les premiers seraient réduits à une taille infinitésimale.
À ce propos, si des lecteurs ont des idées originales (ce qui ne veut pas dire farfelues) de thème(s) pour nos pages centrales, ils peuvent nous les adresser.

Première victoire de Werner Streib

Bien reçu le dernier A-J – un article « géant » sur le 10 mai. Une précision (page 17) concernant les Blenheim Mk.I F du N° 600 Squadron, *qui furent interceptés par des Bf 110 du I./ZG 1.* L'Oberleutnant *Werner Streib remporta sa première victoire (et sa seule de jour) au cours de ce combat. Mes notes précisent :* « 12 heures – le commandant et cinq autres sont envoyés attaquer l'aérodrome de Rotterdam. Détruit un Ju 52 au sol, mais au dégagement sont attaqués par douze 110. F/O Hayes (« D ») sérieusement touché, mais s'échappe. Rencontré trois He 111 sur le chemin du retour et mis la formation en fuite. Les cinq autres Blenheim sont portés disparus : Sqn Ldr Wells, P/O Haine, P/O Anderson, F/O Rowe et P/O Moore ».

Christopher Shores (Londres, Grande-Bretagne)

La malédiction du Spitfire

Maudits ! Nous sommes maudits !
Décidémment, qu'ils représent des modèles allemands, britanniques ou français libres, nos profils de Spitfire sont loin d'être irréprochables.
Et encore un, signalé par plusieurs lecteurs (dont P-H. Jalouneix, qui nous a adressé un volumineux dossier) : le Spit V BS244 GW-A publié en page 37 du n° 12 ne peut *en aucun cas* être celui de J-H. Schloesing. D'abord, BS244 est un numéro de série de Spitfire IX et ensuite, l'appareil était codé GW-P. Et pan !
Nous avons en fait publié un hybride composé du modèle et du code de l'appareil de Philippe de Scitivaux (GW-A, BL909) et le numéro de série de l'appareil de Schloesing.
Nous publierons dans un prochain numéro les *vrais* profils de ces deux appareils – à moins que la malédiction de Toutanspitfire frappe à nouveau !

Pas encore start-up, mais qui sait...

htpp://aerostories.free.fr/page2.htm

Un site sympa (en français !) tenu par Philippe Ballarini, avec des rubriques intéressantes (en particulier le début d'un historique du Constellation et un résumé de l'œuvre du génial Leduc) et un forum où l'on peut tchatcher avec d'autres « fondus » francophones.

http://www.caf-france.com

Le site de la branche française de la célèbre *Confederate Air Force*. Il n'est pas nouveau, mais il a été « revampé » pour être plus convivial (comme on dit) et plus éclectique.
« Warbird-lovers » du monde entier, unissez-vous !

http://www.aeronavale.org

Le site de l'ARDHAN (association sans but lucratif) dédié à l'aéronautique Navale. À voir, absolument.

Faites l'humour mais aussi la guerre

J'ai remarqué que la planche de la page 57 du n° 11 comporte une erreur de légende. Le Spitfire vert et jaune codé T9+EK n'est évidemment pas le PR.IV AB131 (illustré en pages 54 et 55), mais un PR.XI (photo page 55).
Par ailleurs, la colonne centrale du tableau de la page 65 renseigne la ville de Maastricht comme étant située en Belgique. Il s'agit en fait d'une ville néerlandaise, tout près de la frontière belge et non loin de la frontière allemande.
Un mot, enfin, sur vos petites touches humoristiques ici et là. Elles n'apportent rien à notre information, mais, de grâce, ne vous en privez pas ! [...] Se fendre la pipe n'a jamais fait de tort à personne, même aux passionnés d'histoire aéronautique.

J-N. Dusoulier (Hannut, Belgique)

Pélerinage

C'est le hasard qui m'amène à vous écrire de nouveau. En effet, suite au n° 10, j'avais pensé pouvoir vous intéresser en vous donnant quelques détails sur l'Ensign. Cette fois, c'est le n° 12 qui a retenu mon attention, car M. Huille parle dans son article sur la 1 000e victoire de la JG 2 d'un aviateur de la RAF que j'ai bien connu.
Affecté entre 1974 et 1979 à la BA 943 à Roquebrune-Cap-Martin comme capitaine, j'ai été appelé par le colonel qui connaissait mon goût pour l'histoire de l'aviation, pour accompagner un Anglais qui désirait revoir le fort de la Revère, où il avait été incarcéré en 1942. Ce fort, situé à Eze, entre Nice et Menton, appartenait à cette époque à l'armée de l'Air. J'ai donc accompagné ce monsieur qui m'a montré l'endroit où il avait été détenu et le parcours qu'il fit lors de son évasion, hélas manquée car il fut pris dans le fossé du fort par les gendarmes français.
Il s'agissait de Bertram Arthur Dowty, qui faisait là une sorte de pélerinage en France pour refaire le parcours effectué en 1942 entre Bernay et Marseille, où il fut arrêté.
Nous avons sympathisé. M. et Mme Dowty sont venus chez moi et nous avons continué nos échanges de lettres jusqu'en 1985 où je n'ai plus eu de nouvelles de lui.
Très attaché au passé du N° 44 *Squadron*, Bert m'avait fourni beaucoup de documentation, notamment la photocopie du document de préparation du bombardement de Nevers du 16 juillet 1944 (je connais, j'étais en dessous !). Dans ses archives, j'ai pu trouver la composition des équipages. Pour le Lancaster L7548 KM-T, Dowty était mitrailleur supérieur.
Les avions du 44 portaient 4 bombes de 1 000 lbs, fusées réglées à 11 secondes. Ils décollèrent à 16h12 et 16h14, atteignirent la côte française à 16h45 et à 16h55 et furent interceptés par 25 à 30 chasseurs. Le premier avion abattu fut le L7536 H (Sgt Rhodes), suivi des trois avions de la deuxième section : 5506 P, 7548 T et 7565 V. L'engagement a duré jusqu'à 17h55.
Les deux avions restant, R5508 B (F/Lt Nettleton) et P5510 A (F/O Garwell) continuèrent leur route au ras des arbres, atteignant l'objectif à 19h55. Après le largage des bombes, l'appareil de Garwell fut aperçu en feu et il effectua un atterrissage forcé apparemment dans de bonnes conditions.
À noter que d'après les consignes, ces deux avions auraient dû faire demi-tour étant donné leurs pertes. La poursuite de la mission valut à Nettleton la *Victoria Cross*, rarement donnée à un vivant.
Voilà, j'ai eu beaucoup de plaisir à lire votre article qui m'a permis de repenser à mon ami Bert.

R. Marcel (Nevers, Nièvre)

Mourir à Malème

Nous devons à la gentillesse de l'historien britannique Brian Cull de pouvoir publier la lettre qu'il avait reçue en juin 1981 d'Albert Marteau, qui faisait partie de l'équipage du commandant Goumin, abattu à bord d'un Maryland, le 26 mai 1941. Ce témoignage complète le récit que nous avions publié dans le n° 9 d'Aéro-Journal (page 8).

Si j'ai, plusieurs fois, refusé de confier mes souvenirs de guerre à des compatriotes qui rédigent eux aussi des livres, il n'en sera pas de même pour vous. Je n'ai pas oublié, en effet, l'accueil que j'ai reçu dans votre pays, tant en Écosse, sur la route de Narvik, qu'en Angleterre, après la débâcle de juin 1940. Je suis heureux que l'occasion me soit donnée de redire l'excellent souvenir que j'en garde. [...]

Au début de 1941, huit équipages de quatre hommes (*pilot, observer, wireless operator* et *engineer*) sont entraînés à Brazzaville sur deux Glenn Martin récupérés à Libreville. Ils formeront avec le groupe de Blenheim basé à Khartoum les premiers éléments du groupe *Lorraine* créé en Syrie à la fin de l'année.

Le 12 avril 1941, les huit équipages embarquent à Pointe Noire sur le *S/S New Northland* à destination de Takoradi, arrivée le 16. Là, se trouve une usine de montage de Glenn Martin venus en caisses des USA. Dès que ces avions seront prêts à voler, nous aurons à les convoyer en Égypte. Je pars sur le premier, avec le commandant Goumin pilote, le capitaine Goussault observateur et l'adjudant-chef Cantes mécanicien. L'itinéraire est le suivant, du 1er au 6 mai 1941 : Takoradi, Lagos, Kano, Fort-Lamy, Abeche, El Geneine, El Fasher, Khartoum, Wadi Halfa, Abu Sweir. Après livraison de l'appareil, nous partons pour Le Caire par chemin de fer, les sept autres équipages feront de même avec des fortunes diverses.

Nous logeons au Windsor Hotel et nous sommes en tenue coloniale; nous n'avons rien, rien que notre bonne volonté : pas d'avion, pas d'armes, pas de matériel, pas d'argent... Nous vivons en permanence dans une improvisation totale. Et pourtant, compte tenu de la situation en France, il faut absolument qu'on parle de nous : alors, nous allons emprunter des avions et quémander des missions.

On nous envoie en Palestine où se prépare l'affaire de Syrie. Nous irons y lancer des tracts et nous serons accueillis avec des balles explosives de 13,2 mm. Résultat : deux grands blessés, le *Pilot Officer* Eric Bevington Smith (qui a remplacé le capitaine Goussault) et l'adjudant-chef André Cantes, qui sera amputé de la jambe droite. Autre conséquence tragique, le lieutenant pilote L... [*Labas - ce n'est plus un secret pour quiconque maintenant - NDLR*], ne pouvant se résoudre à combattre d'autres Français, déserte nos rangs et rejoint les Vichystes en Syrie avec un avion qui ne nous appartient pas; ce qui nous met dans une situation insupportable vis-à-vis de nos camarades britanniques. Ils sont en droit de se méfier de nous et nous comprenons parfaitement laur attitude.

Nous rentrons à Héliopolis pour rendre notre avion et nous rejoignons le *Squadron* 223 à Amer Lake par chemin de fer, le 23 mai 1941. Nous y resterons 24 heures. De retour au Caire, le commandant Goumin est allé plaider notre cause au *General Headquarters Middle East*, il finit par obtenir ce que nous appelons une « mission de rachat ». Le groupe de Sud-africains basé à Héliopolis [*N° 24 SAAF* Squadron - *NDLR*] nous prête à nouveau le Glenn Martin Maryland que nous avions eu en Palestine et en Syrie.

L'équipage recomplété se composait comme suit :

– commandant Georges Goumin, pilote;
– lieutenant Pierre Courcot, observateur;
– adjudant Albert Marteau, radio-mitrailleur;
– sergent Robert Lefèvre, mitrailleur.

Le 26 mai au matin, nous partons pour Fuka, où a lieu le briefing. Il s'agit d'aller en Crète parachuter des caisses de médicaments et de munitions aux troupes néo-zélandaises encerclées qui résistent encore à Rhetimo. Au moment d'en terminer, le *Wing Commander* ajoute négligemment en français : « *Je vous signale qu'il y a de nombreux avions et des planeurs sur la plage et le terrain de Malème, ainsi qu'une méchante* flak, *mais, ceci n'est pas la mission !* ». J'ai su tout de suite que nous irions à Malème.

La première partie du vol se passe correctement et nous larguons les caisses sur l'objectif, puis nous nous engageons en surpuissance dans une vallée très étroite, presque au ras du sol. Nous apercevons Canea au passage, puis nous arrivons à Malème : il y a foule sur la plage. Le pilote arrose les Junkers de ses six [sic] mitrailleuses, j'en fais autant avec mon jumelage et les deux mitrailleuses de queue. La réaction ne se fait pas attendre : les balles traçantes arrivent de tous côtés, d'en bas, d'en haut, de droite, de gauche... Brutalement, l'avion part en cabré, je suis plaqué sur mon matelas et Lefèvre, debout à la tourelle, s'écroule sur moi, ses deux genoux dans mes reins. En tombant, il a arraché le cordon de l'interphone. C'est le silence total et nous sommes empêtrés dans les harnais de nos parachutes. L'appareil s'est remis en ligne de vol, mais, par la trappe, je vois le sol approcher rapidement. J'attends le choc avec la planète et je tâche de faire corps avec mon matelas, encore quelques secondes et... un grand trou.

L'avion s'est posé sur le ventre, dans l'axe d'un fossé, freiné par les haies des talus. Une chance incroyable. En touchant le sol, les canons de mes mitrailleuses ont fait pivoter le jumelage sur son axe et la crosse m'a frappé sur la nuque en m'assommant aux trois quarts. Mais les moteurs sont en flammes et c'est la chaleur qui me réveille. Pas question de sortir par en dessous, je détache le parachute, repousse Lefèvre évanoui et tente de démonter la coupole de la tourelle. Il faut surtout ne pas paniquer. Je réussis à sortir et me débarrasse de ce maudit harnais, puis je retourne chercher Lefèvre. Lui aussi commence à se réveiller et s'aide un peu. Je le tire à moi, mais au moment où je m'adosse au talus, une patrouille de chasseurs tyroliens surgit à l'improviste, la mitraillette au flanc. Ces messieurs nous entraînent et, en me montrant l'appareil en flammes, me crient : « *Boum !* ». J'ai beau indiquer par gestes que nous étions quatre, rien n'y fait.

Je ne reverrai le lieutenant Courcot qu'à l'hôpital en Grèce, il m'apprendra que le commandant Goumin a été tué d'une balle en plein front. Lui-même n'a pas eu le temps de brancher la double commande pour tenter de piloter notre avion. Il mourra des suites de ses blessures quelques années plus tard.

Message in the Battle

Concernant votre article sur le 10 mai 40 paru dans le n° 12, j'ai le plaisir de vous faire parvenir quelques informations complémentaires, pour la plupart tirées du livre Crash – Absturze und Notlandungen von alliierten und deutschen Flugzeugen in Luxemburg 40-45, par John Derneden (Éd. Greg, 1999 - ISBN 2-87996-974-3).

Pierre Bausch (Schifflange, Luxembourg)

Le Battle K9390, présenté en page 32, n'a pas été abattu à Gosselies, mais s'est écrasé rue de la Barrière, à Merl (Lux.). Les maisons existent toujours et les photos de cet appareil ont été maintes fois publiées dans la presse luxembourgeoise.

L'équipage se composait des F/Lt E.R. Parker, Sgt J. Whalley et Cpl R.K. Rye. Après l'atterrissage, Parker a bondi hors de l'avion et tiré sur une patrouille allemande qui arrivait sur les lieux; il a été tué au cours de l'échange de coups de feu. Il est enterré au cimetière de Hollerich. Les deux autres membres de l'équipage ont été faits prisonniers.

En effet, il s'agit d'une intervension dans The Battle Files (cf renvoi 7 p. 22) entre les Battle K9390 et L5539 [NDLR]

Extrait du livre cité, concernant la fin du Potez 63.11 n° 425 du GR I/22 (cf. A-J. n° 12, p. 26) :

Aux premières heures du 10 mai, une brume matinale recouvre les vallées de la frontière germano-luxembourgeoise que les soldats allemands commencent à franchir. Au milieu du vacarme des véhicules, un bruit de moteur se fait entendre dans le ciel. Des aviateurs allemands ? Ou ennemis ? On ne peut pas les apercevoir à cause de l'épaisse brume qui bouche la visibilité. Enfin, le soleil perce et, tandis que les premières batteries de flak *allemandes prennent leurs nouvelles positions, on aperçoit des chasseurs allemands qui tournent en rond dans le ciel. Ils protégent notre offensive. [...]*

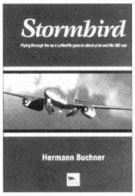
Tout à coup, un bruit de tonnerre dans le ciel. Ce n'est pas un avion allemand ! Nos moteurs font un autre bruit. « Alerte aérienne ! » *L'ennemi arrive à toute vitesse à environ 2 000 m d'altitude, un Français, un avion de reconnaissance Potez 63. Les véhicules filent à une allure folle, les chenilles crissent et les moteurs hurlent. Le premier ennemi ! Mais la batterie ne peut pas le viser. Si seulement un chasseur pouvait arriver.*

A peine cette pensée nous a-t-elle traversé l'esprit que, comme l'éclair, nos « Mes » ont surgi à l'horizon. Ils sont déjà sur les talons de l'ennemi qui ne s'est aperçu de rien. On entend déjà le martèlement des mitrailleuses et des canons. Le Français se lance dans de violentes manœuvres pour éviter le feu mortel. Mais c'est en vain. Les rapides chasseurs Messerschmitt s'approchent toujours plus près. Ils le coincent toujours un peu plus par le dessus, par le dessous et sur les côtés. 1 000 mètres, 500 mètres – le Français part en piqué, remonte, vire comme un possédé, mais les « Mes » sont plus rapides et plus maniables. Contre eux, il n'y a pas grand chose à faire. Alors que le Potez entamme un virage à 300 mètres de hauteur, un chasseur se place si près dans sa queue qu'il donne l'impression de vouloir planter son nez dans sa victime. Alors, des flammes jaillissent du moteur gauche. Elles embrasent le ciel matinal et se propagent sur le moteur droit. Une épaisse fumée noire sort de l'avion, un énorme nuage de fumée marque son passage. Mais l'ennemi ne se résigne pas à son sort. Malgré son avion en feu, il vire encore et encore, reprend de l'altitude... Et brutalement, il se dérobe, part dans un piqué de plus en plus accentué, 100 mètres, 50... Ça y est ! Un vacarme emplit l'air, des flammes montent vers le ciel – le Potez est détruit.

Le Potez 63.11 n° 425 s'abat à Mélickshaff, près d'Esternach. L'équipage (sergent Pelletier, sous-lieutenant Chaumont et sergent-chef Cattoën) est enterré par les Allemands à côté de l'épave (voir photo ci-contre). Son vainqueur n'est certainement pas K-G. Nordmann, comme nous l'avions indiqué, car celui-ci a revendiqué sa victoire au-dessus de Baillonville, qui se trouve en Belgique près de Namur.

Français part en piqué, remonte, vire comme un possédé, mais les « Mes » sont plus rapides et plus maniables. Contre eux, il n'y a pas grand chose à faire. Alors que le Potez entamme un virage à 300 mètres de hauteur, un chasseur se place si près dans

Aéro Bibliothèque



Les premières et les dernières

« Plus ça va, moins il y a de gens qui ont connu Napoléon », disait Alphonse Allais. Et malheureusement, aujourd'hui, les rescapés de la Seconde Guerre mondiale sont de moins en moins nombreux. Il faut donc saluer ce livre comme l'une des toutes dernières autobiographies d'un pilote de cette période.

Ce livre retrace la carrière de Hermann Buchner, qui fut pilote d'assaut aux côtés d'Alfred Druschel, avant de terminer à la JG 7. Certes, son activité sur Me 262, fortement mise en relief par l'éditeur pour des raisons évidentes, constitue un morceau de choix pour le lecteur, mais pas nécessairement le plus intéressant, ni le mieux documenté.

Le jeune Buchner a 19 ans quand son pays, l'Autriche, est annexé au Reich allemand. C'est en simple spectateur qu'il assiste au triomphe du nazisme à partir du putsch de juillet 1934 jusqu'à la parade de Hitler à Graz, où Buchner se trouve alors en avril 1938. Apparemment apolitique, Buchner n'en est pas moins happé par un système étouffant qu'il est bien obligé de servir s'il veut poursuivre dans la carrière des armes. Espérons que son témoignage donne à réfléchir à ses compatriotes d'aujourdhui.

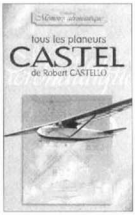
Le fait que cette autobiographie soit publiée maintenant, alors que les recherches historiques ont beaucoup progressé depuis la parution des premières dans les années cinquante, permet de corriger certaines inexactitudes. Il est certain que de nos jours, nous serions beaucoup plus critiques à l'égard de certains récits autobiographiques dont les auteurs semblent avoir été plus inspirés par Milton Caniff que par leurs propres exploits dans le RAF.

Le livre est illustré de photos provenant surtout des sources officielles et de collectionneurs privés. Elles sont assez connues pour la plupart, mais comme elles collent plutôt bien au texte, on peut pardonner.

On relèvera aussi 15 pages de profils couleur de belle facture.

En annexe, le lecteur trouvera la photocopie des carnets de vols de l'auteur, qui prouvent, s'il en était besoin, que la plupart des pilotes volaient sur n'importe quel avion disponible.

Stormbird – H.Buchner – Hikoki, Aldershot (GB) – ISBN 1-902109-00-7.



Ça plane pour lui

Bon, d'accord, il s'agit de planeurs – et civils, de surcroît. Mais, nous avons au moins deux bonnes raisons d'en parler ici :

1) l'éditeur et le réalisateur sont Gersois. Ah !

2) Robert Castello, dont il est question, était ingénieur chez Dewoitine et, après être passé chez Mauboussin à Aire-sur-l'Adour, il a donné son initiale au Fouga « CM » 170 Magister.

Voici donc une cassette VHS consacrée aux planeurs créés par Robert Castello pendant les rares loisirs que lui laissaient ses activités au sein de la firme Dewoitine. La réalisation est plutôt agréable, le montage dynamique, bref, on ne s'ennuie pas tout au long des 40 mn que dure la bande.

On peut se la procurer directement chez l'éditeur ou à la FNAC Toulouse.

Tous les planeurs Castel – Ecovision, 45 cité de la Vierge, 32600 L'Isle-Jourdain (06.13.43.20.24) – Prix : FRF 140,oo + FRF 25,oo de frais d'envoi (France métropolitaine).

Des plates-bandes piétinées

Norman Franks écrit sur beaucoup de sujets, des tranchées de l'Aisne au *Fighter Command*, en passant par le golfe de Gascogne. Cette fois, il nous propose un récit de la fameuse opération « Bodenplatte » du 1er janvier 1945. Mais, à force de vouloir être partout, on n'est nulle part.

Cette « bataille des aérodromes » ressemble à s'y méprendre à *Start im Morgengrauen* de Werner Girbig. En fait, Franks apporte peu d'éléments nouveaux, à l'exception d'une liste des pertes allemandes un peu plus étoffée et détaillée (le livre paru chez Motorbuch date de 1974). Les rares photos sont sans intérêt et ne concernent que les avions britanniques.

Si vous n'avez pas la version originale ou si vous lisez l'anglais plus facilement que l'allemand, cet ouvrage est pour vous. Sinon, laissez tomber.

Battle of the Airfields – N.Franks – Grub Street, Londres – ISBN 1-902304-42-X.

Kamikaze à l'allemande

Ce n'est pas à franchement parler une nouveauté, puisque ce livre a été bâti à partir d'un chapitre du livre d'Eric Mombeek intitulé *Sturmstaffel*, dont nous avons déjà parlé dans ces colonnes l'an passé.

Toutefois, la patte de Robert Forsyth y est évidente, tant dans l'étoffement du texte, avec l'apport de nouvelles informations du côté allié, que dans la mise en page, beaucoup moins « victorienne » que dans la version originale (juste un détail, M. Forsyth, les puristes que nous sommes n'aimons pas beaucoup les photos superposées). Du côté allemand, peu de photos inédites, mais leur qualité a été grandement améliorée par traitement informatique.

On trouve également sept profils couleur que nous n'hésiterons pas à qualifier de somptueux.

Le gros avantage de cet ouvrage est qu'il est écrit en anglais, une langue que la majorité de nos lecteurs maîtrise mieux que l'allemand.

Sturmstaffel 1 – E.Mombeek avec R.Forsyth et E.J.Creek – Classic Publ., Crowborough.

J'irai revoir ma Normandie

Rémy Chuinard, que nous ne connaissons pas auparavant, propose une chronique de la 9th *Air Force* américaine en Normandie au cours de l'été 1944, éditée à compte d'auteur.

L'ouvrage est bourré d'informations, d'anecdotes et de récits, preuves que R. Chuinard a réellement réalisé un gros travail de recherche, principalement auprès des acteurs et témoins de l'époque. Mais, cela relève davantage du travail d'un chroniqueur soucieux de faire revivre les grandes heures de sa région que de celui d'un historien aéronautique, car l'auteur est trahi par un certain nombre de détails qui montrent quelques lacunes dans ce domaine.

Cependant, la somme de travail que représente un tel ouvrage (320 pages) mérite que l'on s'y intéresse d'un peu plus près.

Un ciel normand turbulent, été 1944 – R. Chuinard, 17 rue de la Falaise, 50400 Granville (tél. 02.33.51.60.84) – Prix : FRF 145,oo + port.

Toute l'histoire de cette base de l'aéronautique Navale au nom imprononçable, de 1943 à 1961, à travers de très nombreux documents originaux. Livre bourré de photos inédites et de témoignages.

Un magnifique travail de 182 pages, avec un énorme regret : il s'agit de photocopies !

Khourigba 1943-1961 – Max Siffre, 2 imp. A. Renoir, 31600 Muret – Prix : FRF 210,oo + port.

Ou comment faire du neuf avec du vieux. Ce livre fait suite à celui sur la JV 44 et met l'emphase sur la guerre privée qui a opposé les jets de Galland aux Marauder américains.

Peu de photos nouvelles (à part les B-26) et les nouveaux profils (des B-26) n'ont pas la même qualité que les autres.

Il faut vouer un culte frisant l'idôlatrie au Me 262 ou adorer les B-26 pour investir près de 400 francs dans ce livre.

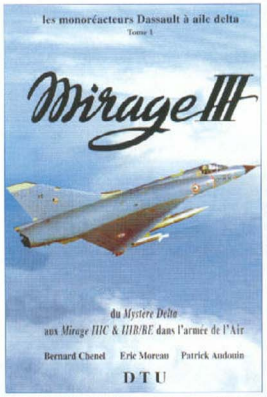
Battle over Bavaria – R.Forsyth avec J.Scott – Classic Publ., Crowborough

Pour commander tous vos nouveaux livres :

DRIVERS

La Librairie Passion

Passez commande de vos nouveaux livres : envoi en recommandé 48 h!



Quatre Mirage et un entrainement

Tout, tout, tout, vous saurez tout sur le Mirage... tout au moins sur les Mirage IIIA, B et C. Car, hélas, ce premier volume s'arrête à ces versions. Hélas, parce que, avec l'incroyable richesse de ce tome un, l'attente des deux autres volumes prévus sera tout bonnement insupportable !

Mais, ne boudons pas notre plaisir. En 464 pages, les auteurs passent en revue, à la loupe (voire au microscope), tous les appareils des versions susdites. Et quand on dit *tous* les appareils, c'est *tous* les appareils, avec au moins une photo pour chacun.

Les auteurs démarrent sur l'inévitable genèse de la société AMD et des études préliminaires qui conduisent à l'adoption de l'aile delta et la conception d'un chasseur de poche mort-né.

Les auteurs passent ensuite aux dix exemplaires de présérie, puis aux avions de série. Entre les deux, ils développent l'aspect technique du Mirage IIIC et l'aspect industriel de sa production. La mise en service est racontée par époque (six périodes de 1961 à 1993), dont le découpage peut parfois surprendre et qui contraint à suivre la carrière des escadrons en pointillés. Pour chaque période, les auteurs donnent la liste des avions en service par escadron, avec leur indicatif. On arrive ainsi au morceau de bravoure du livre : la liste complète des avions avec leurs affectations successives. Elle comporte cependant quelques trous, comme le fait d'avoir oublié de signaler que le M.3C n° 65 était aussi l'avion du record de Jacqueline Auriol ou le micmac entre les M.3B et M.3BZ (avions n° 218, 227 et 228).

Et on termine par des plans à l'échelle fétiche des maquettistes et vingt profils en couleur de grande qualité dûs au talent de Vincent Dhorne.

Nous avons renoncé à compter les photos, disons, à la louche, qu'il y en a un sacré paquet, dont la quasi totalité est inédite. Il y en a même de trop et certaines, dont la taille ne dépasse celle d'une vignette, auraient pu être évitées.

La présentation est très (trop ?) classique, mais il est toutefois surprenant de voir des photos en noir et blanc illustrer les traditions de chaque unité présentées sur des pages en couleur.

Mirage III, tome I (du Mystère Delta aux Mirage IIIC et IIIB/BE dans l'armée de l'Air) – B.Chenel, E.Moreau, P.Audouin – DTU – Prix : FRF 495,oo (75,46 euros).

Dans le ciel de l'Aisne

Jean Hallade, qui fut probablement l'un des premiers historiens aéronautiques régionaux, nous propose son dix-septième ouvrage, toujours consacré aux événements aériens qui se sont déroulés dans son département, l'Aisne. Ce dernier-né n'est pas sans rappeler un ou deux de ses livres antérieurs et constitue, en fait, un recueil de portraits de pilotes qui se sont particulièrement illustrés dans son secteur fétiche, de Marin La Meslée à Maurice Amoux, en passant par Pierre Houzé et Henri Dietrich. On y trouve aussi quelques récits, comme l'attaque du pont d'Origny-Ste Benoite par les bombardiers en piqué de l'aéronautique Navale et quelques autres missions tout aussi spectaculaires. On apprend, au passage, que les deux victoires remportées par Werner Machold à Péronne le 20 mai (cf Aéro-Journal n° 12 p. 28-29) l'ont été aux dépens de deux Vought 156F de l'AB1.

Si nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec quelques affirmations (comme le blindage des Vought 156F ou la pagaille créée par les nationalisations de 1936), il n'en reste pas moins que ce livre est indispensable à tous ceux qui s'intéressent à l'aviation française de 39-40.

Dans le ciel en feu – J.Hallade, 63 rue de la République, 02300 Marizelle-Bichancourt (tél. 03.23.52.14.56) – Prix : FRF 140 - plus port (FRF 10.oo pour la métropole).

AVIATION FRANCAISE

Caudron Goéland / Collection Profils Avions N°1 **190 F**
Le SNCASE Aquilon / Gall (F) **390 F**
Aviation Militaire pendant la grande Guerre / Ardhan (F) **295 F**
Les Pilotes de Chasse Francais 39-45 / Aero-Éditions (F) **339 F**
Mermoz / Chadeau (F) **140 F**

AVIATION ALLEMANDE

Focke Wulf Ta 152 / Harman (A) **315 F**
Messerschmitt Bf 109 A-F Radinger & Schick (A) **315 F**
Messerschmitt Bf 109 F-K Radinger & Schick (A) **315 F**
Bf 109 F/G/K aces of the Western Front / Aircraft of the aces n°29 (A) **119 F**
Ju 88 Kampfgeschwader 1939-41 / Combat Aircraft n° 18(A) **119 F**
Doras of the Galland circus / Crandall (A) **225 F**
Yellow 10 / Crandall (A) **240 F**
Jagwaffe Luftwaffe colours / Mombeek, Smith & Creek (A) **135 F le Volume**
volume 1 Birth of the Luftwaffe fighter force
volume 2 the Spanish war
Volume 3 Blitzkrieg & Sitzkrieg Poland & France
Volume 4 Attack in the West 1940
Sturmstaffel 1 Reich defense War Diary 1943-44 / Mombeek (A) **165 F**
Green Hearts first in combat with the Dora 9 / Urbanke (A) **620 F**
X Planes of third Reich / Myhra (A) :
Horten Ho 9 **119 F**
Messerschmitt P 1101 **99 F**
Focke Wulf Ta 183 **99 F**
Bachem Ba 349 **135 F**
Battle over Bavaria
B26 Marauder versus German Jets / Forsyth (A) **295 F**
Fieseler fi 156 Storch
Morane Ms500/506 Coll. Militaria (Pol) **98 F**
Stormbird, flying through fire as a Luftwaffe ground attack pilot and Me 262 ace /Buchner (A) **275 F**
Luftwaffe Secret Projects Strategics bombers 1935-1945 **295 F**

AVIATION AMERICAINE

B17 flying fortress of the 8th air force Combat Aircraft n° 17(A) **119 F**
Bell P39 Airacobra P63 Kingcobra / Warbird Tech n°17 (A) **119 F**
Walk Around F86 Sabre (A) **129 F**
Douglas A26 Invader / Warbird Tech n°22 (A) **119 F**
P47 Thunderbolt / Warbird Tech n°23 (A) **119 F**
B36 Peacemaker / Warbird Tech n°24A) **119 F**
Collection Detail & Scale (A) **119 F le volume**
n° 61 P40 (Pt1)
n° 62 P40 (pt2)
n°63 P39 / P63
n° 64 B24 Liberator
Aircraft of the Us Military Air Transport Service / Williams (A) **299 F**
The Eight Ballers Eyes of the fifth Air Force / Stanaway & rocken (A) **359 F**
Squadron of Deception : 36 th bomb squadron of WWII / Hutton (A) **350 F**
Republic P47 Thunderbolt / Warpaint Special n°1 (A) **215 F**

AVIATION ANGLAISE

Spitfire / Wilson (A) **199 F**
Typhoon & Tempest Aces of WWII / Aircraft of the Aces n°27 (A) **119 F**
Halifax squadrons of WWII / Combat aircraft n°14 (A) **119 F**
Spitfire : Comprehensive guide for the modeller (A) **179 F**
Avro Vulcan / Warbird Tech n°26 (A) **119 F**
Collection Warpaint (A) :
n° 23Fairey Gannet **99 F**
n° 21A W Whitley **105 F**
n° 22 Gloster Meteor **185 F**
n° 20 Seafire **115 F**
n° 19 Hornet **115 F**

AVIATION ITALIENNE

Collection Ali D'Italia (I/A) **110 F le volume**
n°13 Aermacchi Mb 326
n°12 IMAM Ro 43/44
Collection Mini Ali d'Italia (I/A) **69 F**
n°3 Fiat Rs 14
n°4 Avia Fl 3
Collection Aviolibri (I/A)
Macchi 202 Folgore Pt1 **129 F**

AVIATION PAYS DE L'EST

Les Chtourmovik / Leonard (F) **450 F**
Soviet Combat Aircraft of WWII Vol 2 / Gordon & Khazanov (A) **295 F**
Sukhoi Su 27 Flanker / Gordon (A) **295 F**

DIVERS

Shadows, airlift and airwar in Biafre &Nigeria 1967-70/ Draper (A) **350 F**
Emblems of the Rising Sun / Scott (A) **195 F**
Wings of Fame n° 16 / (A) **168 F**
Messerschmitt Bf 109 Finlandais / Coll. Hors Serie N° 8 Avions (F) **140 F**

Pour commander vos livres par correspondance

Passez commande par courrier sur papier libre, par téléphone, par fax ou par internet - Frais de port pour la France Métropolitaine : 30F jusqu'à 300F de commande, 45F au delà de 300F. (Pour l'étranger nous consulter) - Paiement : par chèque à l'ordre de «Drivers», par CB, ou contre remboursement

DRIVERS – 12bis, rue Baronie – 31000 TOULOUSE
Tél : 05 61 22 81 11 – Fax : 05 61 22 81 63
web : www.drivers.fr

Dans le n° 14
(sortie le 1er août 2000)

8 juin 1940
Les Suisses défient la Luftwaffe

Roy Buchanan
Missions de reco-photo

Missions clandestines
en Heinkel 115

Bientôt
sur vos étagères

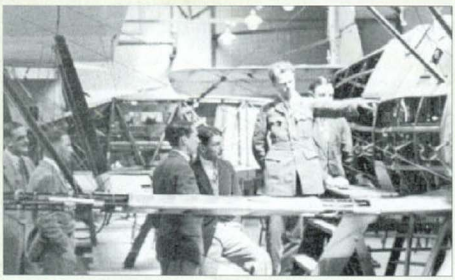
Aéro-Files, le retour !
Un n° 2 consacré à un grand classique des années 30.
Nombreuses photos et planches en couleur.
La date de parution et le prix vous seront communiqués dans le prochain numéro.

Réunis en un seul volume – **pour la première fois** – les spécifications officielles et les nombreuses variations officieuses des camouflages et marques de l'armée de l'Air (ainsi que les insignes de la chasse) de 1938 à 1945.

Nombreuses photos et nombreux profils en couleur.

Un événement pour tous les maquettistes et les passionnés de l'aviation française.
Il est prévu une édition en anglais.

Abonnement



– Et là, c'est le compartiment pour ranger votre collection d'Aéro-Journal.

Livre

Les Pilotes de Chasse Français 39/45

En 180 pages grand format, la liste de tous les pilotes français et étrangers ayant combattu en France, ainsi que des pilotes français ayant combattu à l'étranger ayant remporté au moins une victoire confirmée au cours de la Seconde Guerre mondiale : « Drôle de Guerre », campagne de mai-juin 40, FAFL, RAF, Vichy, Forces aériennes françaises.
Plus de 300 photos, plus de 50 biographies détaillées.
15 pages de profils en couleur, cartes.

Prix : 339,oo F (59,9o euros)
Frais de port : métropole, gratuit - CEE, DOM/TOM, F. 25,oo - Autres pays, F. 30,oo

Pour commander, vous pouvez utiliser le bulletin ci-dessous.

BON DE COMMANDE
à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à
AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry
32500 Fleurance

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 14 au n° 19** : France F. 195,oo (29,73 euros) - CEE/DOM-TOM F. 215,oo (32,78 euros) - Autres pays F. 235,oo (35,83 euros) - air mail.

☐ **Je souhaite recevoir le(s) n° 2 / n° 5 / n° 7 / n° 8 / n° 12** - Chaque numéro : F. 43,oo (6,56 euros) port inclus (tous pays).

☐ **Je souhaite recevoir __ exemplaire(s) du livre *Les Pilotes de Chasse Français 39/45*** - pour les frais de port, voir ci-dessus.

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

Ci-joint, mon règlement de F. _____

Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles)

Carte : Visa – MasterCard n° _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à _____ **le** _____ **Signature**

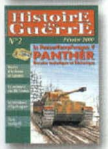
Chaque mois, retrouvez l'Histoire de la seconde guerre mondiale dans Histoire de Guerre

TERRE AIR MER FORTIF RÉFLEXIONS

des récits... des témoignages... des analyses...
de nombreuses photos inédites... des illustrations.

N° 1
La Bataille de Flavion

Saint-Ex
Le 2cm Flak 38
Le Michelsberg
Le camp d'internement d'Écrouves



N° 2
Le Panther

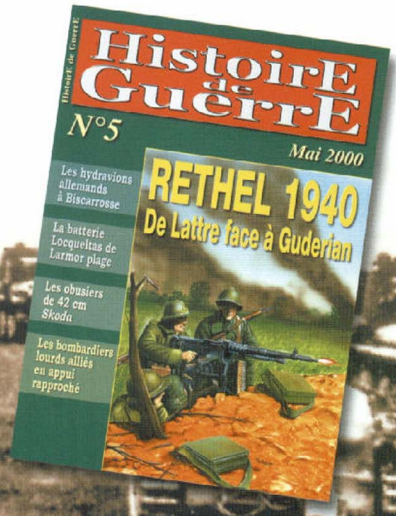
Dœnitz et ledrame du Laconia
La mutinerie des SS croates
Le blockhaus d'Éperlecques
Le Paris bombardé

N° 3
Les U-Boote dans l'océan indien

L'obusier de 105 mm M2
L'ouvrage du Immerhof
Le viseur Norden
Les plans d'attaque à l'Ouest

N° 4
Le "88"

Les artistes peintres de la ligne Maginot
L'échappée du Jean Bart
L'évasion de Léon Degrelle
Les Jeep de la 2e D.B.



N° 5 parution le 28 avril

ABONNEMENT & COMMANDE D'ANCIENS NUMÉROS

Je m'abonne à Histoire de Guerre pour une période de

- ❑ 1 an (France) soit 10 numéros au prix de 310 FF (47,26 €)
- ❑ 2 ans (France) soit 20 numéros au prix de 558 FF (85,07 €)
- ❑ 1 an (CEE et Suisse) soit 10 numéros au prix de 360 FF (54,88 €)
- ❑ 2 ans (CEE et Suisse) soit 20 numéros au prix de 648 FF (98,79 €)

(Pour le reste du monde, tarif sur demande)

à partir du numéro ..... inclu

Je passe commande des numéros suivants au prix unitaire de 36 FF (5,49 €) : ❑ N°1 ❑ N°2 ❑ N°3 ❑ N°4

Nom ..... Prénom ..... (en majuscules)

Adresse .....

Code postal ..... Ville ..... Pays ..... Téléphone .....

Je joins mon règlement (en FF ou en €) par :

❑ Chèque (à l'ordre d'EDIPOL) ❑ Chèque postal ❑ Eurochèque (numéro au dos) ❑ Mandat postal

❑ Carte bancaire |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_| Date d'expiration : ...../..... Signature :

À découper ou à photocopier et à retourner avec votre règlement à :

HISTOIRE DE GUERRE - BP 75 - F 67542 OSTWALD CEDEX

PRESSO-JOURNAL - 05/2000

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΜΟΡΑΙΤΙΝΗΣ
Fils d'Icare

Aristide Moraitinis est né en 1891. Très tôt attiré par la mer, il s'inscrit à l'école Navale dont il sort en 1910 avec le grade d'enseigne de vaisseau.

Pendant la guerre des Balkans, entre 1912 et 1913, il est commandant en second de la vedette lance-torpilles 14.

C'est à cette époque que la marine grecque commence à manifester son intérêt pour l'aviation. À la fin de l'année 1912, l'amirauté acquiert deux hydravions Astra qui sont basés à Moudhros, sur l'île de Lemnos, face au fameux détroit des Dardanelles gardé par les Turcs.

Moraitinis s'intéresse, lui aussi, à l'aviation et il effectue son baptême de l'air, le 24 janvier 1913, comme observateur naval à bord de l'hydravion *Nautilos*, un Astra piloté par le lieutenant M. Moutoussis. Pendant cette mission, Moraitinis croque sur un carnet la position des navires turcs mouillés à Nagara. Il en profite aussi pour larguer une bombe... Il s'agit de la toute première mission de guerre aéronavale au monde !

C'est une véritable révélation pour Moraitinis qui va désormais consacrer toute son énergie au développement de l'aviation navale.

En 1914, il entre à la toute nouvelle école d'aéronautique de la Marine fondée à Eleusis (Athènes) par une mission britannique sous les ordres du *Commander* Pizey. Promu lieutenant de vaisseau, il est nommé chef de l'aviation Maritime à sa sortie.

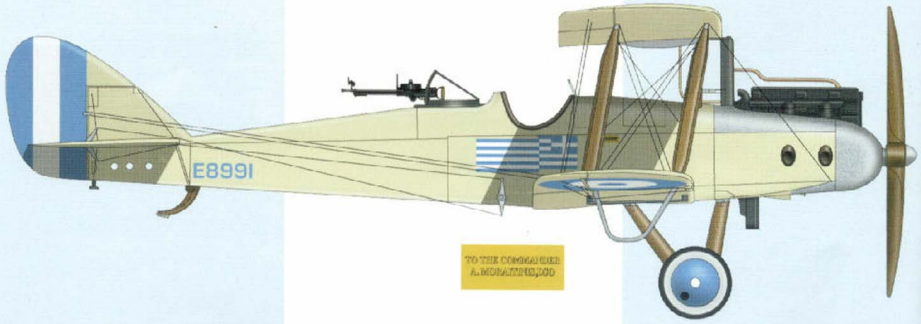
Cependant, les difficultés financières de la Grèce, aggravées par une épidémie de malaria qui décime les cadets, manquent d'entraîner l'arrêt complet de l'école. Toutefois, c'est vers cette époque que les Grecs achètent quatre Henry Farman HF.22, qui permettent de former une escadrille dont le commandement est confié à Moraitinis.

La Première Guerre mondiale secoue aussi cette partie du globe, le contrôle des Dardanelles devenant un enjeu majeur pour les Alliés. Fin 1916, l'escadrille est transférée sur l'île de Thassos et rattachée au 2 *Wing* du RNAS britannique, qui fournit quelques Bristol Scout D aux Grecs. Opérant tour à tour depuis Thassos et Lemnos, l'escadrille de Moraitinis effectue de nombreuses sorties au-dessus de la flotte turque et des croiseurs allemands *Göben* et *Breslau*. Au printemps suivant, l'unité est rebaptisée Escadrille Z.

En juin 1917, la Grèce rejoint officiellement le camp allié. Elle va alors recevoir davantage d'avions de meilleure qualité de la part de la Grande-Bretagne. C'est ainsi qu'arrivent des avions de chasse de type Sopwith Pup et Camel, des avions de reconnaissance Airco DH.4 et des hydravions Sopwith Baby et Short 184. Quatre escadrilles sont formées : H1 à Thassos, H2 à Moudhros, H3 à Stavroupoulis et H4 à Mitilinoï.

En janvier 1918, Aristide Moraitinis mène personnellement une action spectaculaire avec ses chasseurs en attaquant les deux croiseurs allemands. L'aviation allemande, basée à Beykoz dans le Bosphore, réagit avec vigueur : deux appareils grecs sont portés disparus, mais Moraitinis revendique trois victoires.

À la fin des hostilités, promu capitaine de corvette, Aristide Moraitinis peut faire état d'un beau palmarès : 25 patrouilles anti-sousmarines, 15 missions d'escorte, 80 de bombardement, 27 de reconnaissance, 18 de chasse et 20 combats aériens au cours desquels il est officiellement crédité de neuf victoires confirmées.

Il est décoré de la DSO par le roi d'Angleterre et est comblé d'honneurs et couvert de décorations par son propre gouvernement. En remerciement de ses états de service, l'amirauté britannique lui offre un Airco DH.9 personnel sur lequel est rivé une plaque portant la mention : « *To the Commander A. Moraitinis, D.S.O.* ».

Le 22 décembre 1918, au cours d'un banal vol de liaison entre Salonique et Athènes, son avion est pris dans une violente tourmente. Le corps d'Aristide Moraitinis sera retrouvé quelques jours plus tard dans les débris de son DH.9 qui s'est écrasé sur le sommet du mont Olympe.